Nr 23

16e JAARGANG
6—6—61

10 F IN NEDERLAND 75 Ct



KUIFJE

HET WEEKBLAD VOOR JONGENS VAN 7 TOT 77 JAAR

Ons compleet verhaal:

TOM SOUVILLE

FERNA'N

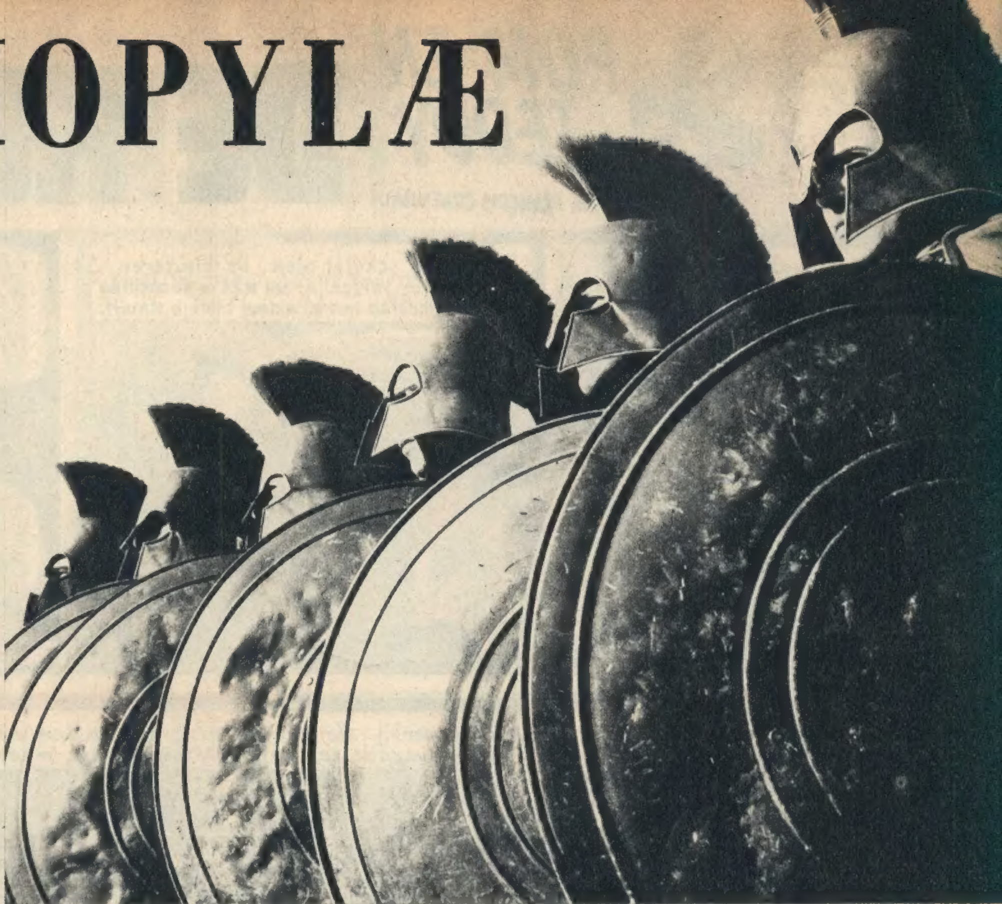
DE SLAG VAN DE

DE eerste Medische Oorlog was in september van het jaar 490 vóór J.-Chr. geëindigd met de glorierijke veldslag van Marathon. Onder het bevel van generaal Miltiade hadden 10.000 Atheners, de 50.000 Perzen onder de leiding van de grote koning Darius terug in zee geworpen. Een handvol vastbesloten krijgers had het leger van de « Meester van het Oosten », dat als onoverwinnelijk bekend stond, op de vlucht gedreven. Het was een grote zegepraal voor Griekenland.

Vijf jaar later stierf koning Darius en hij liet aan zijn zoon en opvolger Xerxès de zorg over de eer van Perzië te wreken en de Grieken te verslaan. Xerxès ging niet over één nacht ijs. Vier jaar lang bereidde hij zich zorgvuldig voor op de oorlog tegen Griekenland. In de vlakte van Sardes had hij 1 miljoen 700 duizend infanteristen, 80.000 ruiters en 20.000 ruiters op oorlogswagens of kamelen verzameld. Nu is het best mogelijk dat deze getallen niet helemaal juist zijn, een aantal historici zeggen dat het leger van Xerxès niet zo talrijk was en zij kunnen gelijk hebben. 1.200 galeien moesten het leger vervoeren. Om de gevaarlijke klip van de Athosberg te vermijden, had Xerxès een kanaal van 2400 m dwars door het schiereiland laten graven en over de Hellespont had hij een brug van schepen, of van pontons, van 1.600 m laten werpen. De Grieken zouden hun overwinning van Marathon duur gaan betalen!

Maar de natuur komt soms een wig drijven tussen de prachtigste plannen door de mensen uitgedacht. Er stak een geweldige storm op die de brug van Xerxès vernielde. De hoogmoedige koning liet de ingenieurs die de brug hadden ontworpen en gebouwd onthoofden en de golven geselen... Twee nieuwe bruggen werden geworpen en het Perzisch leger kon zijn opmars voortzetten. Niets zou hen nog verhinderen op te rukken tot in het hart van een enge bergpas in het oosten van Griekenland tussen de berg Oeta en de zuidkust van de Golf van Lamia. Het was een strategisch punt omdat de hoofdweg van Thessalië naar Zuid-Griekenland (Athene) er door liep. In

THERMOPYLÆ



die bergpas had Leonidas, koning van Sparta, zich met 300 vastberaden en dappere krijgers opgesteld.

— Leg je wapens neer ! riep Xerxès.

— Kom ze halen, antwoordde Leonidas laconiek.

Drie dagen lang weerden Leonidas en zijn handvol krijgers de massale aanvallen van het Perzische leger af. Xerxès meende reeds dat hij het zou moeten opgeven, maar toen kwam er op een ochtend een Griekse boer naar zijn hoofdkwartier en zei :

— Grote koning van de Perzen, ik ken in het woud tegen de flank van de berg een smal paadje, dat je rond de bergen kan leiden.

Deze Griek verkocht daarmee zijn vaderland voor een handvol goud !

De krijgers van Xerxès volgden hem op een rijtje en konden Leonidas in de rug aanvallen. De koning van Sparta was verloren, hij wist het, maar hij gaf het niet op en één na één vielen zijn krijgers met het zwaard in de hand. Hij zelf viel als laatste en hij was omringd, aldus zegt de geschiedenis, door een groot aantal neergevelde vijanden...

Later werd er bij de ingang van de Thermopylae een grote bronzen leeuw gezet en op het voetstuk deze eenvoudige woorden : « VREEMDELING, GA SPARTA ZEGGEN DAT WE HIER GESTORVEN ZIJN OMDAT WE AAN ZIJN WETTEN HEBBEN GEHOORZAAMD ! »

De omgeving is nu totaal veranderd, doordat de rivier Spercheios door aanslibbing de kust 5 km zeewaarts heeft verschoven.



De Slag van de Thermopylae (Engelse titel : Lion of Sparta — De Leeuw van Sparta) in cinemascoop, productieleider George Saint-George — Regisseur Rudy Mate — met als hoofdvertolkers Richard Egan (Leonidas) Diane Baker, Barry Coe, Sir Ralph Richardson, David Farrar, enz... Het is een kleurenfilm van de 20th Century-Fox.

Iedereen zal deze film willen zien. Men is met de opname begonnen in november 1960, op de plaats waar 23 eeuwen geleden de vreselijke slag woedde. De rollen van de 300 dappere krijgers van Leonidas werden toevertrouwd aan Griekse soldaten. Tussen hen zijn er misschien nog nakomelingen van de dappere verdedigers van de Thermopylae.

OPGELET !



POM EN TEDDY

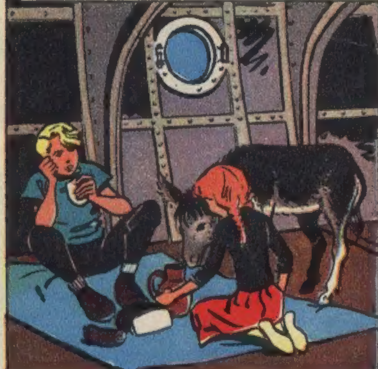
DE HELD VAN

DOOR FRANÇOIS CRAENHALS

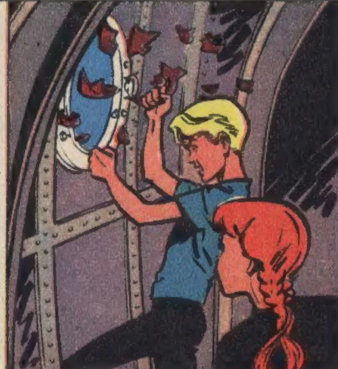




















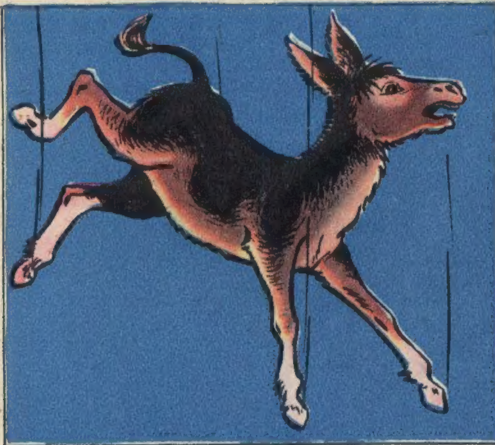




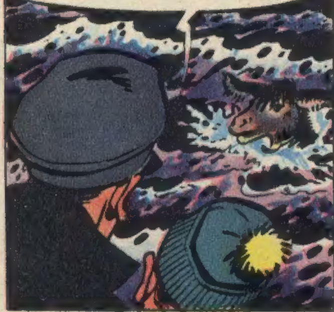


ARDABHAD

De kinderen worden naar een onbekende bestemming geleid. Op het ogenblik dat ze de boot verlaten, valt Pom in zee.

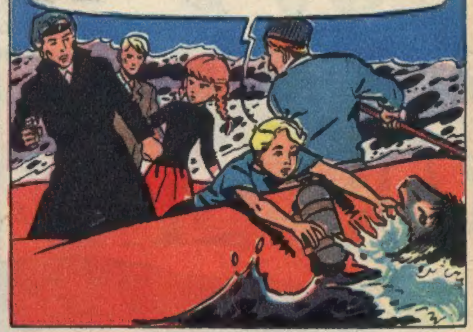








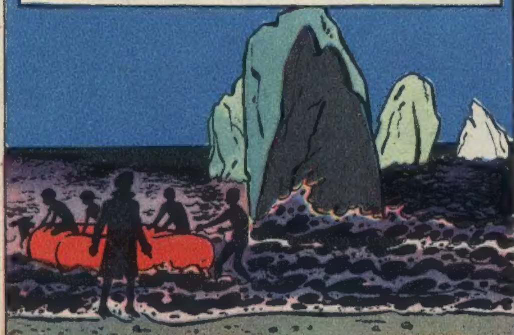


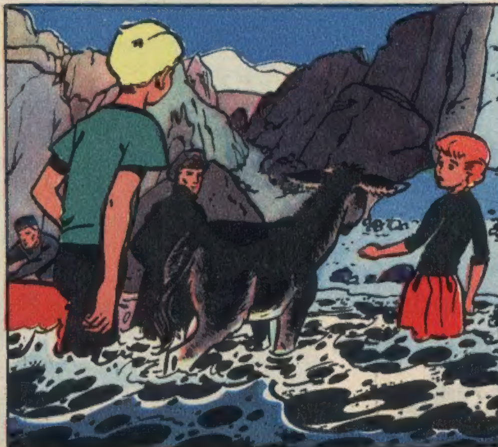










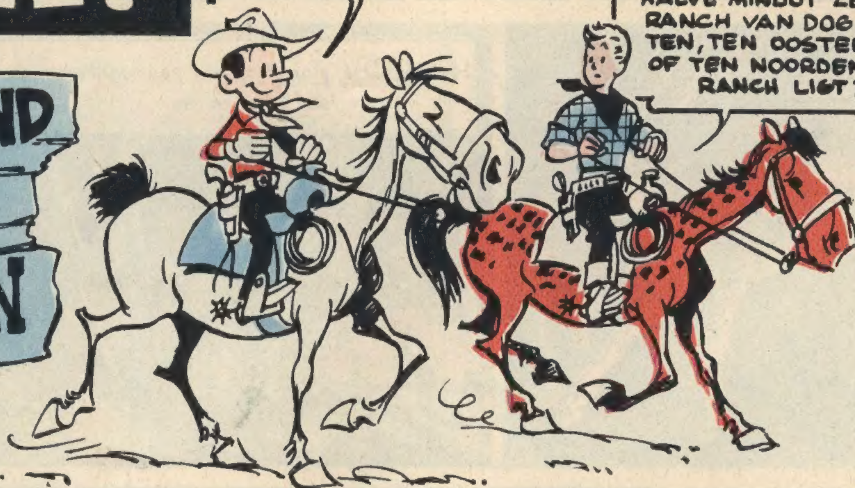



WORDT VOORTGEZET

SPEEL MET ONS MEE!

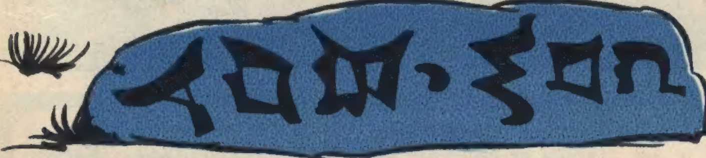
1





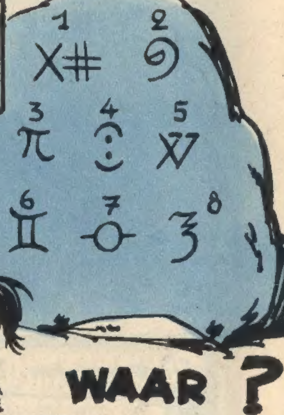


2 Toen wij doorheen de woestijn reden zagen we een steen liggen waarop onontcijferbare tekens stonden. Zou het een geheimschrift zijn?



3 Maar dit is beslist een geheimschrift!

Maar, neen, het zijn acht tekens die ook vandaag nog als vakterm gebruikt worden...

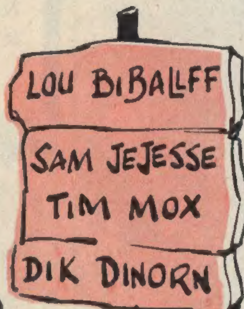


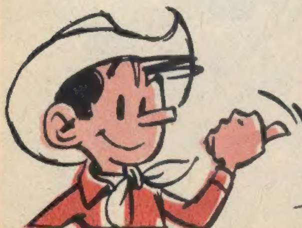
WAAR?

4. Een veekoper uit Pistol City heeft 30 paarden gekocht. Om de dieren vast te binden gebruikte hij een lang touw en verscheidene palen. Eindelijk staan de 30 paarden allemaal vastgebonden met het touw en ze staan op zes rijen van elk 5 paarden. Hoe heeft de veekoper het touw gespannen?



5 **Hier staan vier anagrammen. Indien je de letters op hun plaats zet, dan vind je de naam van vier personages uit een « western ».**





OPLOSSINGEN

1. De ranch van Dog Bull ligt ten oosten van die van Chick Bill.
2. Wanneer je de steen rechtop zet, dan kan je gewoon het woord COW-BOY lezen.
3. 1. In het schaakspel : mat.
   2. Bij het verbeteren van drukproeven : omdraaien.
   3. In de wiskunde : pi, getal dat de verhouding tussen omtrek en diameter van een cirkel uitdrukt.
   4. In de muziek : een dubbel orgelteken.
   5. In de theologie : vers uit de Bijbel.
   6. Teken uit de dierenriem : de tweelingen.
   7. In de radiotechniek : radiolamp.
   8. In de geneeskunde : ons (1/12 van een pond — in het dagelijks gebruik 1 hectogram).
4. De veekoper heeft het touw in de vorm van een zeshoek gespannen.
5. 1. Buffalo Bill - 2. Jesse James - 3. Tom Mix - 4. Kid Ordinn.

E. AIDANS & A. DUCHÂTEAU.

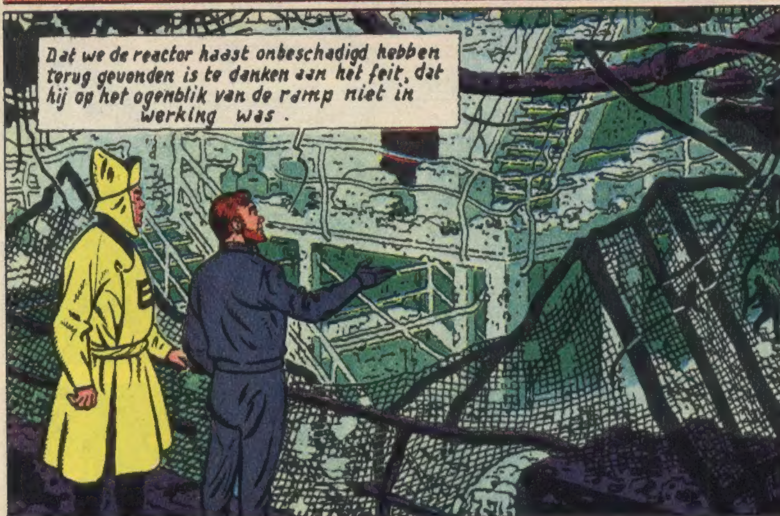


DE DUIVELSE VALSTRIK

Mortimer reist met zijn chronoscaaf in de tijd. Hij is in de toekomst terecht gekomen en heeft kennis gemaakt met een vreemde wereld. Focas is de leider van een beweging die kampt voor de vrijheid. Mortimer zal Focas helpen...

DOOR EDGAR P. JACOBS

TERWIJL DE MANNEN DE PUINEN WEGRUIMEN EN HET TOEKOMSTIGE ATELIER VAN MORTIMER MIN OF MEER IN ORDE BRENGEN, GAAN DE PROFESSOR EN FOCAS OP ZOEK NAAR EEN PLAATS DIE ALS HOOFDKWARTIER KAN DIENEN. ZIJ VERMOEDEN NIET DAT KRISHNA HEN BESPIEDT...







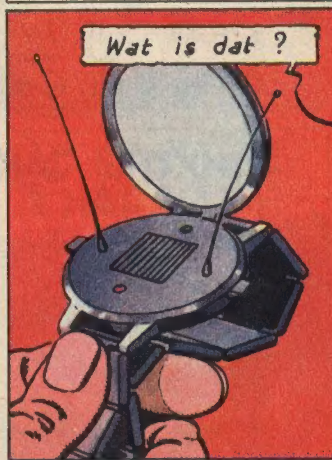
EEN OGENBLIK LATER GAAN ZE BINNEN IN EEN GEPANTSERD VERTREK DAT NIET ERG BESCHADIGD IS . . .



Maar ik zal u eerst dit voorwerp geven, het zal u te pas komen !

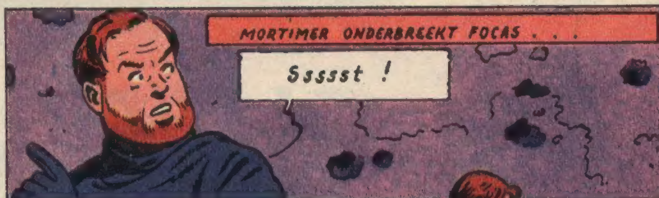


EN FOCAS OVERHANDIGT MORTIMER EEN ARMBAND DIE EEN VREEMDSOORTIGE WIJZERPLAAT HEEFT . . .



Een I.T. Een individuele televisie. Alleen de politie-officieren en de hogere functionarissen hebben zulk een toestel. Dit hier werd ingesteld op dezelfde micro-golflengte als het mijne. Het zal u toelaten met mij contact te nemen in om het even welke omstandigheid. U drukt hierop . . .











IN DE DIAMANTEN

Rock Derby stuurt z'n wagen doorheen het oerwou







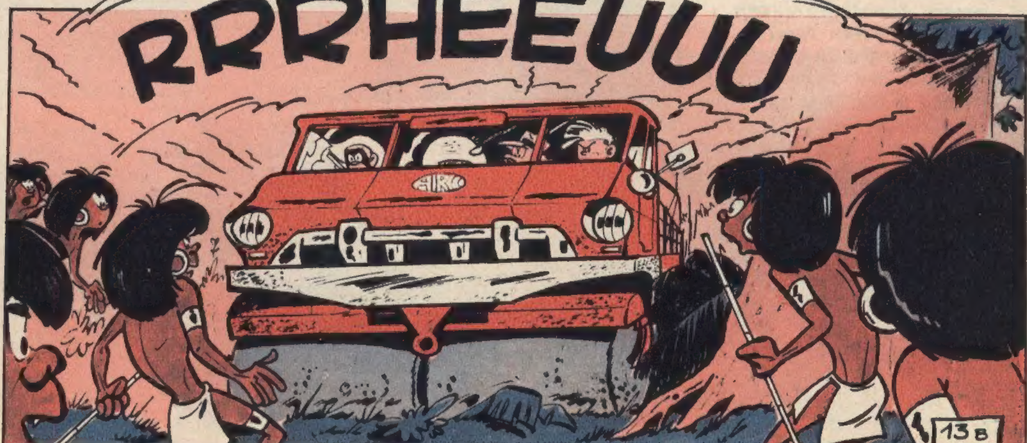








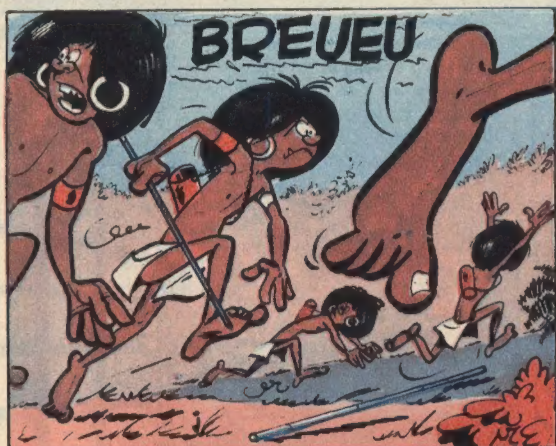




VAN BORO-BORO



Er duikt plotseling een vreemdeling op...

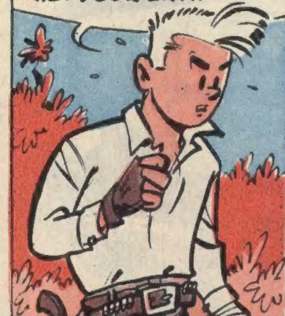


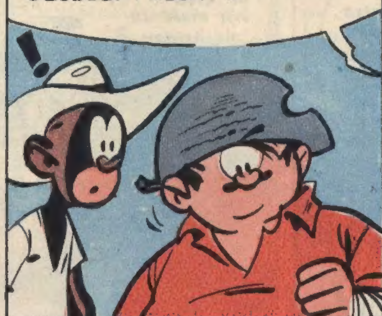
























Het Escadrille

Dan werd op de generale staf ontboden, waar hem gevraagd werd





















de leiding van een internationaal escadrille te willen aanvaarden.









(1) LEES „DUEL IN DE WOLKEN"











WORDT VOORTGEZET

DOE HET ZELF



JE KAN ZAL BLIJVEN ZWEVEN !

BEWIJS je vrienden dat je een touw waaraan een kan hangt kan doorknippen zonder dat de kan valt ! Neem een touwtje dat uit drie verschillende kleuren bestaat. Hang er de kan aan en bevestig het touw aan het plafond. Vraag nu aan je vrienden om de drie gekleurde garens, die de streng vormen, door te knippen zonder dat de kan valt.

— Dat kan toch niet !

— Ja, wel !

— Dan mag ik maar twee garens doorknippen ??

— Neen, neen ! Je moet ze alle drie doorknippen !

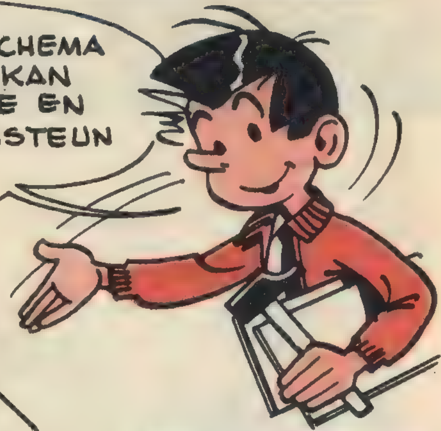
— Dat kan ik niet !

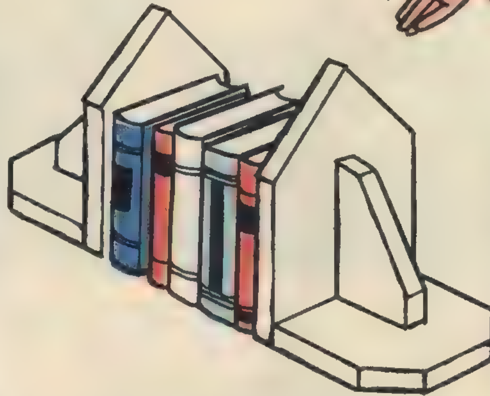


HET KAN WEL !

Neem vlug de schaar van je vriend over, knip het eerste garen door, een flink eind eronder het tweede en nog iets lager het derde. Je hebt wel degelijk de drie garens doorgeknipt, maar de kan is toch niet gevallen omdat de drie garens van de streng nog in elkaar gevlochten zijn !

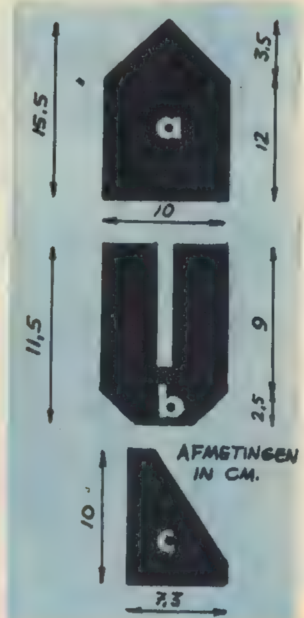
ONS KNUTSELHOEKJE



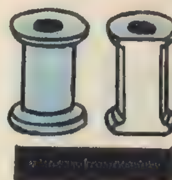


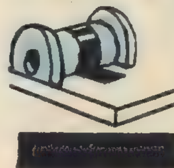
OM de boekensteun te maken heb je een paar eikenhouten plankjes nodig van ongeveer 1 centimeter dikte.

Teken het schema op ware grootte na. Zaag figuren A, B en C uit in de plank en lijm de verschillende delen aan elkaar zoals op figuur 3 afgebeeld staat. Zorg dat je goede lijm gebruikt. Wanneer je twee boekensteunen klaar zijn, kan je ze naar voorkeur boenen of vernissen.



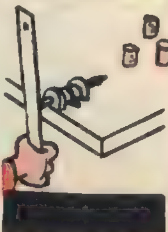
KAMERGESCHUT











DIT is een spelletje waar je je scherpschutterskunst mee kan bewijzen.

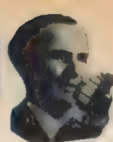
1. Vraag een leeg garenklosje aan je mama en zaag er een derde af in de breedte (fig. 1). 2. Bevestig nu het klosje met de platte kant op een plankje dat je op tafel legt (fig. 2).

Ziezo ! Je lanceerbasis is al klaar.

Als projectiel gebruik je een potlood dat in de opening van het klosje past en dat je met een lat uitschiet.

Als doelwit neem je drie kurken die je op één meter in de as van het klosje plaatst. Elke kurk moet op een afstand van tweemaal de diameter van het potlood van de andere staan. (fig. 3)

Nu moet je met het potlood de drie kurken omver schieten. (fig. 4) Dacht je dat dat niet mogelijk was ? Toch wel, hoor ! Probeer het maar. Volgens de wetten van de balistiek moet je eerst de kurk trachten te raken die het dichtst bij de lanceerbasis ligt. Door de schok vliegt hij uit z'n baan en komt de twee andere doelwitten treffen.

HALLO, HALLO,  **HIER LUC VARENNE...**

BETEKENT DE RONDE VAN FRANKRIJK DE DOOD VAN DE JONGE KAMPIOENEN ?



NOG drie weken scheiden ons van de Ronde van Frankrijk en het is daarom dat we hier graag onze mening zouden te kennen geven over een spannend probleem, dat heelwat liefhebbers van wielerwedstrijden bezig houdt : moet men JONGE wielrenners naar de Tour zenden ?

Het antwoord van de meeste technische directeurs en leiders is negatief. Zij zeggen : « De inspanning die hier moet gedaan worden is veel te groot en de Ronde duurt te lang. De jongelui kunnen dat niet aan ! »

Nu zijn er ook anderen die zeggen, dat men de jonge wielrenners wél degelijk naar de Tour moet zenden omdat zij er « gevormd » worden, en zij pas in de Tour al hun krachten inspannen en goede resultaten bereiken.

Het probleem wordt ieder jaar opnieuw gesteld en we moeten eerlijkheidshalve bekennen, dat de twee stellingen te verdedigen zijn. We zijn echter geneigd de mening bij te treden van diegenen die zeggen dat men *de jonge wielrenners moet* laten deelnemen aan de Ronde van Frankrijk. De jonge wielrenners die werkelijk aanleg hebben en die sterk genoeg zijn om kampioen te worden, mogen de grote krachtmeeting niet van jaar tot jaar uitstellen. Naar mijn mening verliezen zij aldus kostbare jaren en mooie kansen. Er zijn natuurlijk ook jonge wielrenners die helemaal niet uit het hout van de echte kampioenen zijn gesneden en die, als ze dertig zijn, de wielersport vaarwel zeggen. Men moet een degelijk onderscheid maken tussen de twee.

JONG BEGONNEN IS HALF GEWONNEN !

In ons land heeft men de neiging de wielrenners niet voor hun vijfentwintigste jaar naar de Ronde te sturen. Dit betekent dat zij nog slechts drie of misschien vier jaar tijd hebben om hun vak goed te leren, maar wat mag men nog verwachten van een renner die 29 of 30 jaar oud is ? Naar mijn mening, kan men op dat ogenblik niet meer met de Ronde « beginnen ». Men moet er aan meedoen wanneer men twintig of eenentwintig jaar is. Ziet men zich dan verplicht het de eerste keer op te geven, dan is dat geen onherstelbaar verlies. Men heeft de kans opnieuw te beginnen en het beter te doen. Wij hebben in dit verband verscheidene oude kampioenen ondervraagd en hun antwoord luidde eensgezind : de flinke elementen moeten zo vlug mogelijk mee naar de Ronde. Georges Ronsse, de huidige technische directeur van de Belgische ploeg, zou graag over een reeks flinke, jonge elementen beschikken. Hij zei me : de renners moeten hun vak leren als ze twintig zijn !

TE VEEL IS OOK NIET GOED

Men zal zeggen : er zijn toch wedrennen genoeg waarin de jonge wielrenners kunnen tonen dat ze iets waard zijn en er zijn wedstrijden waarin ze het vak kunnen leren, bv. in de Dauphiné Libéré. Dat is waar, maar naar mijn bescheiden mening is de Dauphiné veel te hard voor jonge wielrenners. In acht dagen tijd vergt men van hen dat zij alle bergen van de Dauphiné en Provence met o.m. de Ventoux beklimmen. Zij hebben geen tijd om uit te rusten of om ook maar even op adem te komen. Een jong gestel verdraagt deze krachtinspanning meestal niet. De ritten in de Ronde van Frankrijk bieden veel meer afwisseling, de Ronde is langer, het is waar, maar daardoor krijgt het organisme van de jonge wielrenner kans om zich behoorlijk aan te passen. Om al deze redenen zeggen we : STUUR ONZE JONGE WIELRENNERS NAAR DE TOUR !









(Wordt voortgezet.)



DE WRAAK VAN

Anthraciet neemt de cipier in het ootje











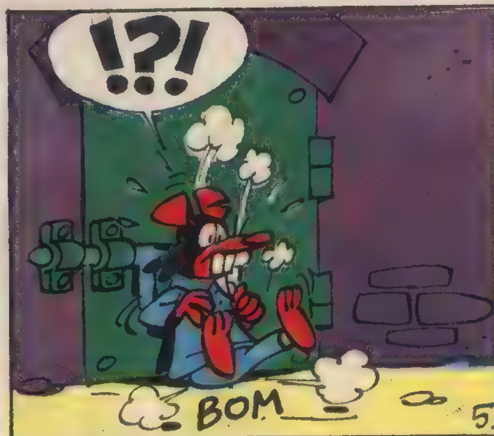












ANTHRACIET

DOOR R.MACHEROT

kan uit de gevangenis ontsnappen.



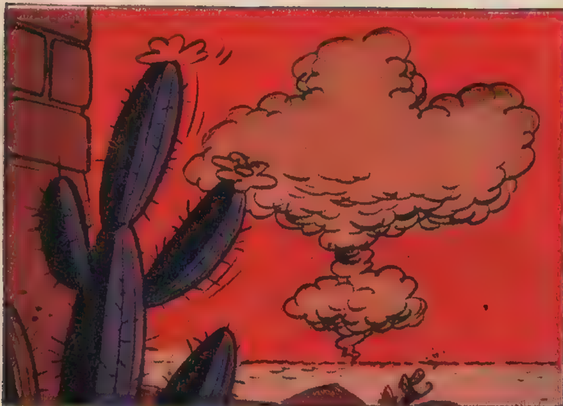










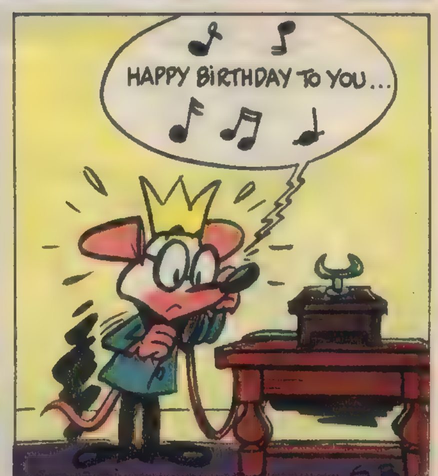










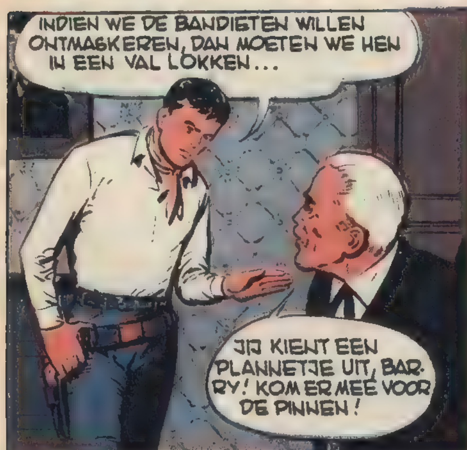


WORDT VOORTGEZET



De Avonturen van

Bandieten maken de omgeving gevaarlijk. De sheriff heeft de hulp van





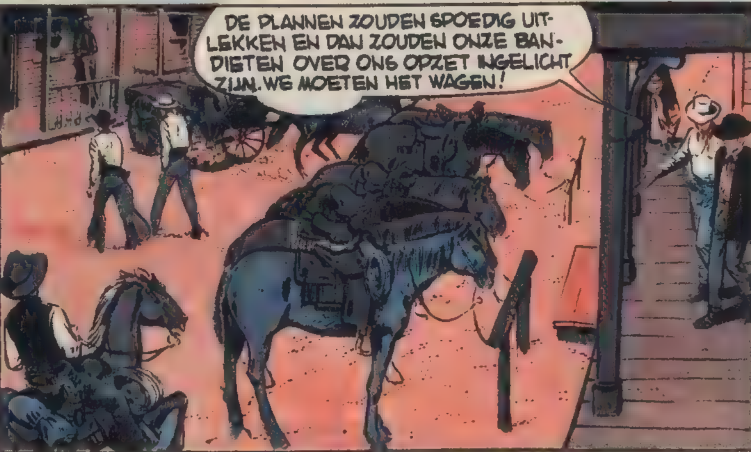


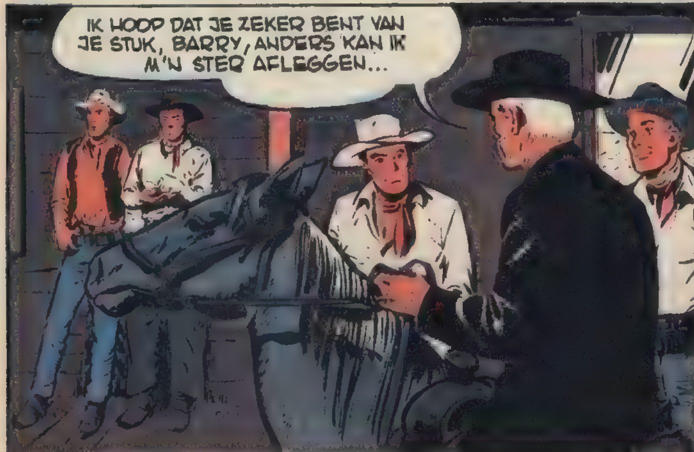


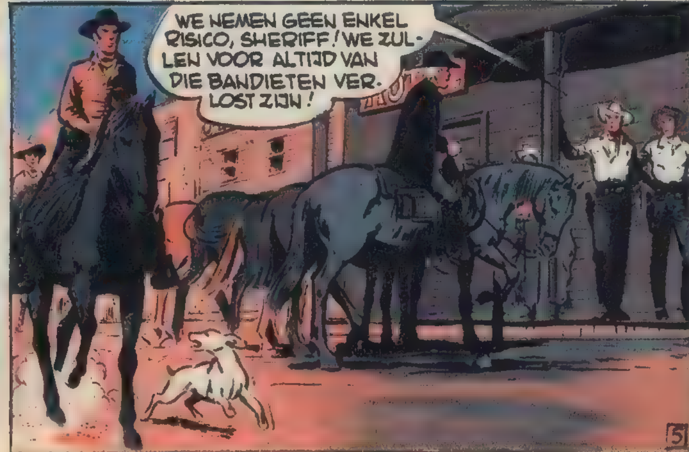










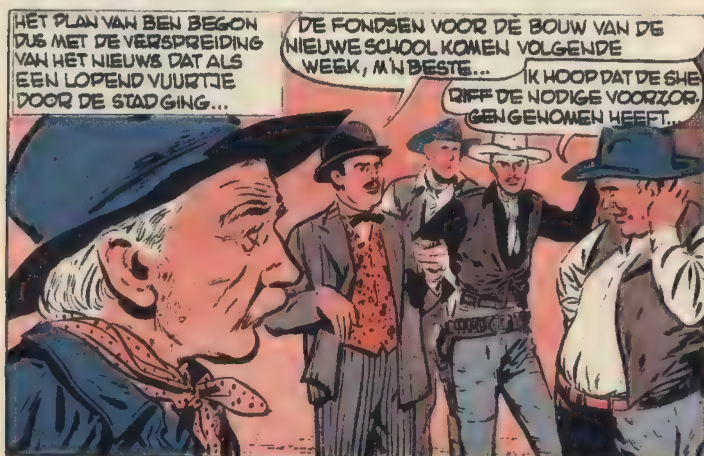


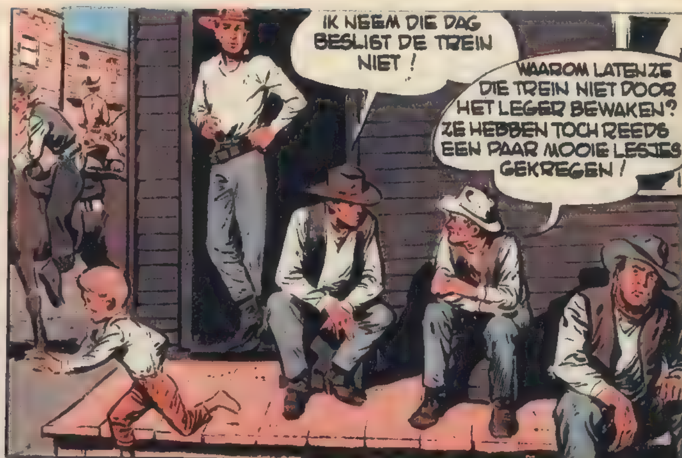


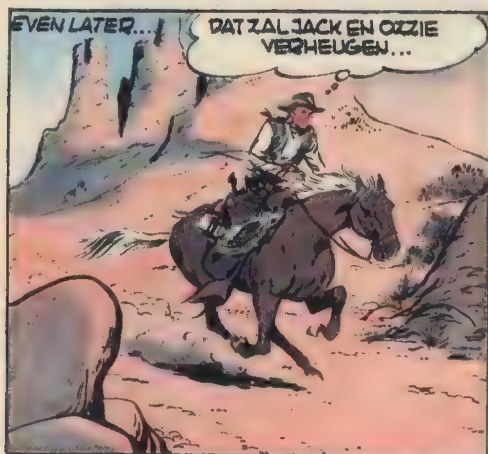
BEN BARRY

DOOR GERALD FORTON

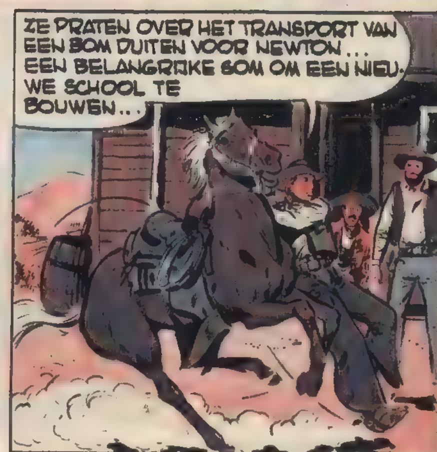
n Barry ingeroepen om het land van de boosdoeners te verlossen.





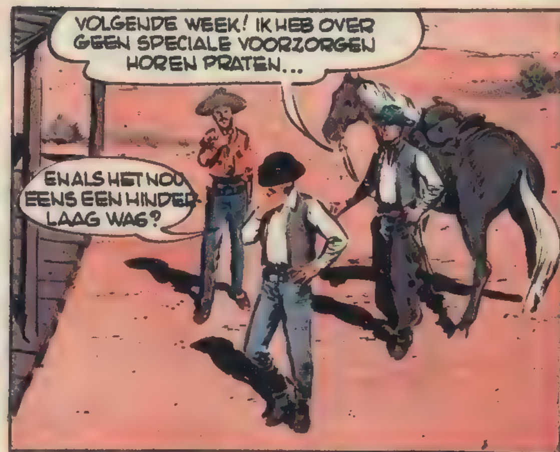




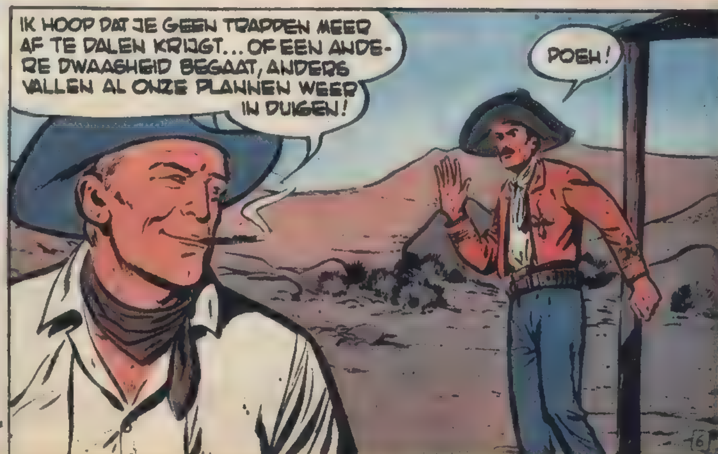












WORDT VOORTGEZET

DE GESCHIEDENIS VAN DE WERELD

TEKENINGEN : L. EN F. FUNCKEN TEKST DOOR J. SCHOONJANS

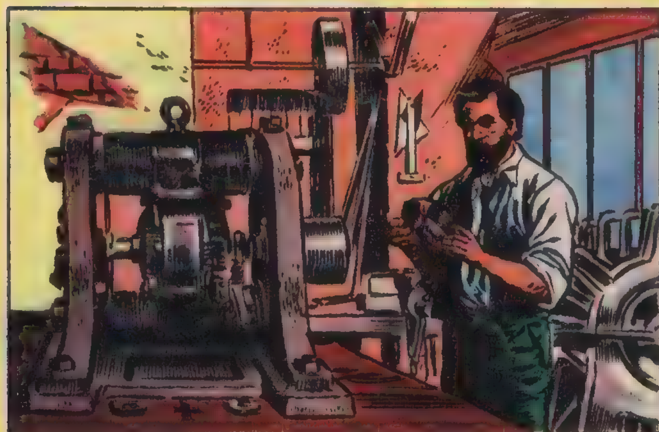
UITVINDERS en UITVINDINGEN

ER werden een heleboel uitvindingen gedaan. Uitvindingen zijn opperbest wanneer zij er werkelijk toe bijdragen om het leven te veraangenamen. Het gevaar is dat zij, zoals in de geschiedenis van de leerling-tovenaar, dienen om het leven te vernietigen. Het leven vernietigen betekent twee dingen : de fysieke dood veroorzaken van de mens of in hem alle menselijke gevoelens doden, d.w.z. van hem een robot maken. Werpen we nu even een kijkje op de uitvinders en hun ontdekkingen, die de wereld zouden veranderen.



EDISON

THOMAS EDISON, die in 1847 in een dorp van Ohio (Ver. Staten) werd geboren, zou men waarachtig de titel van « grote tovenaar » kunnen geven. Toen hij een jongen was van twaalf jaar, verkocht hij kranten en toen hij dertig was had hij reeds een hele reeks experimenten met de electriciteit gedaan. Hij bouwde de eerste fonograaf. Edison slaagde er voor het eerst in « een machine te doen spreken ».



DE ELECTRICITEIT

DE XVIIIe eeuw was die van de stoom, de XIXe was de eeuw van de electriciteit. De practische toepassing van de electriciteit veranderde het materiële leven van de mensheid. Een uitvinding die verstrekkende gevolgen had en een revolutie in de nijverheid teweeg bracht, was die van de dynamo. De uitvinder was **Zenobe Gramme**, een Belg die geboren werd te Jehay-Bodegnée (Luik), maar die werkzaam was in Parijs.

CINEMA EN LOCOMOTIEF

IN 1839 had Daguerre de fotografie uitgevonden en op 28 december 1895 bouwden de gebroeders **Auguste** en **Louis Lumière** hun beroemd geworden apparaten voor het opnemen en projecteren van chronofotografische beelden. De naam cinematografie kwam later in zwang. De spoorweg bestond op dit ogenblik zestig jaar. De eerste spoorweg was aangelegd in Engeland door **Stephenson** en de eerste spoorlijn van het continent was in 1835 ingehuldigd te Brussel door Leopold I. Op het ogenblik van de geboorte van de cinematografie liet **Henry Ford**, een jonge Amerikaan, in de straten van Detroit een eigenaardig motorrijtuig sputteren, dat men de automobiel heette.





DE TELEGRAFIE

DE Engelsman **Michael Faraday** deed tal van vondsten op chemisch en fysisch gebied. Hij was de vader van de telegrafie. De Brit **Francis Ronald** bouwde een toestel waarmede hij boodschappen over een afstand van acht mijl kon zenden en **Wheatstone** vond in 1868 de electrische naaldtelegraaf uit. Reeds in 1844 echter had **Samuel Morse** een telegrafische boodschap van Washington naar Baltimore gestuurd. Op 2 juni 1875 gebruikte de Schot **Graham Bell** voor het eerst de door hem gebouwde telefoon. Al deze uitvindingen werden aangevuld en voltooid door de Duitser **Hertz** en de Italiaan **Marconi**, die zoals je weet, de draadloze telegrafie uitvond.



DE LUCHTVAART

OP 23 oktober 1906 slaagde de Braziliaanse luchtvaartpionier Santos-Dumont er in te Parijs op te stijgen met een zeer eigenaardig tuig en zestig meter ver te vliegen. Dat was fantastisch ! Op 25 juli 1909 vloog Louis Blériot met een klein vliegtuig van eigen ontwerp van Les Baraques nabij Calais in Frankrijk naar Dover, in Engeland. Hij had dus over het Kanaal gevlogen !

WORDT VOORTGEZET

DE LACH VAN CHOTA BACH

Zes jaar geleden verscheen er in Kuifje een verhaal dat onze lezer, Chris Lewalski uit Berchem bij Antwerpen, inspireerde om dit stukje te schrijven. Wij vinden zijn vertelling erg boeiend. Wat denken jullie ervan ?

HET avontuur dat hier volgt werd echt beleefd door een ervaren jager op zeldzaam wild in Azië. Mike Anderson was samen met zijn Sjerpa, Song, het woeste bergland van de beneden-Himalaja ingetrokken om jacht te maken op een sneeuwluipaard met de geheimzinnige lach : de Chota Bach.

IK logeerde in het hotel « Minerva » te Mongoï, een klein maar deftig bergstadje in Oost-Toerkestan, aan de grenzen van de beneden-Himalaja. Toen ik genoeg geld bij elkaar had om een jachtakte van 500 Pond te kopen, aarzelde ik geen ogenblik om mij bij de plaatselijke jachtopziener de blauwe kaart aan te schaffen.

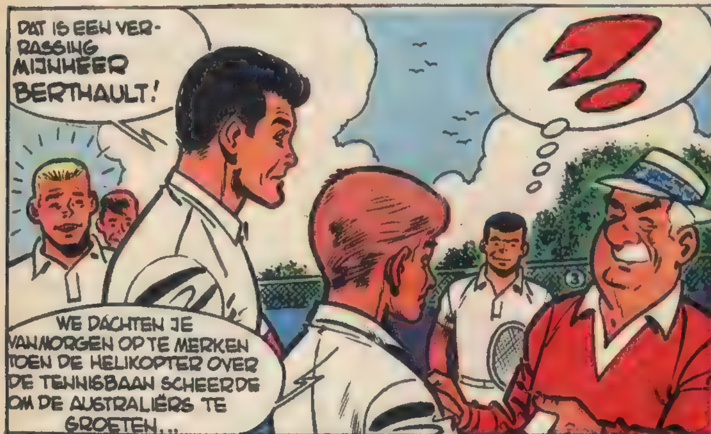
– Dat is peperduur, zal je me zeggen. Je moet echter weten dat ik sneeuwluipaarden wilde jagen en dat die dieren erg zeldzaam zijn. Ik ontmoette toevallig een landgenoot, een Brit die in geen opgeruimde stemming scheen te verkeren. Hij had z'n arm gebroken tijdens een klimpartij en wist niet wat hij met z'n jachtakte van 700 Pond moest aanvangen. Ik stelde hem voor de vergunning van hem over te kopen voor de 500 Pond die ik op zak had. De man nam m'n voorstel op staande voet aan en ik was in het bezit van de blauwe kaart, die me toeliet om de volgende morgen reeds op jacht te gaan. Song-Li, mijn Sjerpa, maakte alles reisvaardig en de volgende dag trokken wij samen de beneden-Himalaja in.

Na een dagreis belandden we in het berglandschap waar een dreigende keten zich

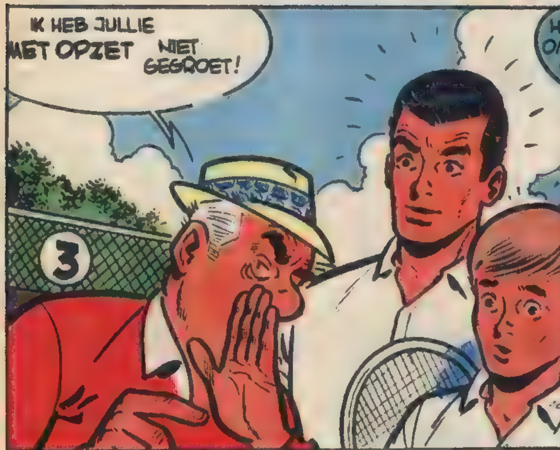
Vervolg op pagina 47

JIMMY TORRENT JARI *in* DE LAATSTE

Jimmy is de kapitein van het Europese team dat in New York tegen de Australiërs zal spelen.



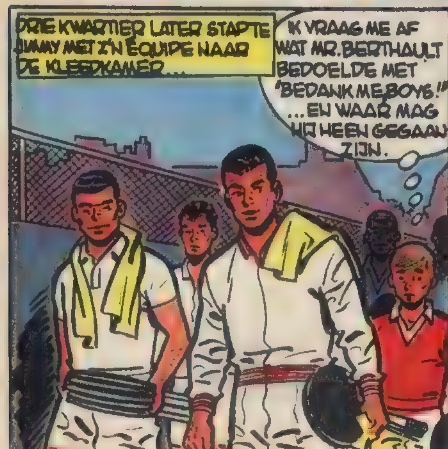












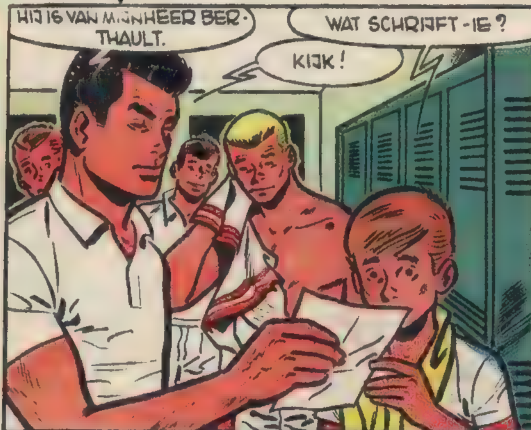




KANS van Larry PARKER door RAYMOND REDING

erwijl ze trainen, ontmoeten ze een oude bekende...



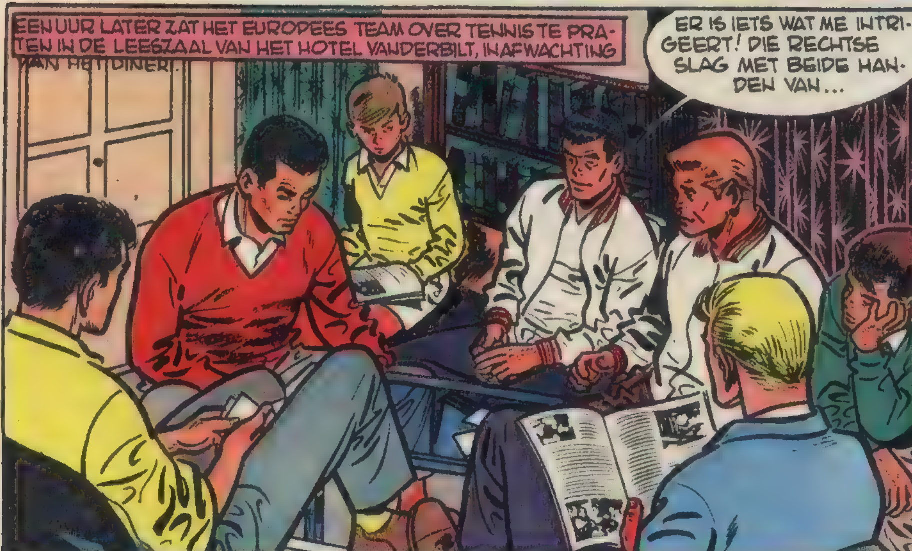


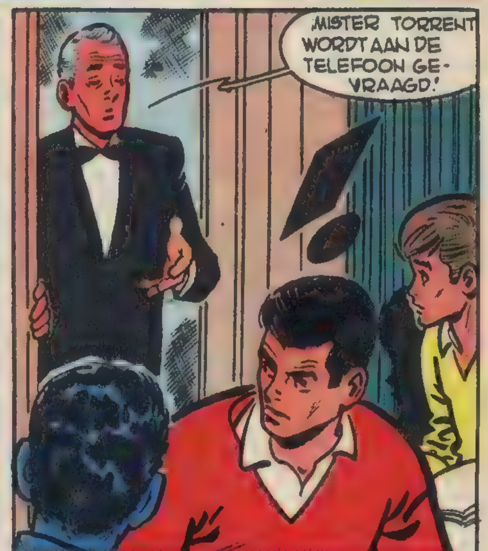




















WORDT VOORTGEZET

DE LEK IN HET VIZIER !



De dagen van de Lek, een van de grote Rijntakken in Nederland zijn geteld. Waarschijnlijk nog dit jaar zal het eerste gigantische stuw- en sluizenproject gereed komen, dat straks een belangrijke rol gaat spelen in de fatale aanslag op de stroomkracht van deze sterke rivier.

OP het ogenblik wordt bij het Utrechtse dorpje Hagenstein de laatste hand gelegd aan de apparatuur waarmee de twee reusachtige afsluitschuiven omhoog worden geklapt, terwijl baggermolens en draglines het nieuwe rivierbed uitdiepen. Dit rivierbed betekent het afsnijden van de grote bocht waarmee de Lek thans nog om het project heendraait. Voor Rijkswaterstaat is de clou van dit geweldige waterbouwkundige avontuur er al weer af en heeft zij thans haar volle aandacht gevestigd op de stuwen bij Amerongen en het Gelderse plaatsje Driel, waar het water gehoorzaam en gedwee tussen de stalen schuiven zal glijden.

Deze stalen schuiven vinden in Europa hun weerga niet en de wijze waarop zij omhoog gaan mag zelfs een wereldprimeur worden genoemd. Geïnspireerd op het vizier van het oude ridderharnas, worden deze z.g. vizierschuiven in een bocht boven het water uitgetrokken.

MEER ZOETWATER

De stuw- en sluiscomplexen van Hagenstein, Amerongen en Driel maken deel uit van de grote Rijnkanalisatie, die in zijn totaliteit een bedrag van 145 miljoen gulden zal vergen. Het is een kostbaar maar noodzakelijk offer aan het IJsselmeer, het grote zoetwaterbassin voor het gehele noordelijke deel van Nederland. Door de inpolderingen komen er steeds meer agrarische afnemers bij, terwijl de zoetwaterbuffer gestadig in omvang afneemt. Bovendien worden er o.a. door het Noordzeekanaal voortdurend zilte injecties toegediend en om nu voor dit alles een oplossing te vinden heeft Rijkswaterstaat besloten de grote toevoer van het zoetwater : de rivier de IJssel, drastisch te vergroten. Om de IJssel meer water te geven is het noodzakelijk, de kranen voor de andere takken van de Rijn : de Waal, de Nederrijn en de Lek, wat kleiner te draaien. Voor de Waal bracht dat uiteraard de grootste bezwaren met zich mee, gezien het belang van deze gouden scheepvaartader. Voor de Nederrijn en de Lek bleken deze maatregelen echter de moeite waard, temeer daar in deze vaak grillige stroom meteen op grote schaal kanalisatie kon worden toegepast. Men ontwierp een uitgebreid plan om deze sterke waterstromen te beteugelen. Het was gebaseerd op drie grote stuwcomplexen, waarin sluizen werden opgenomen. Men ging aan het rekenen en kwam tenslotte tot de conclusie dat de plaatsen bij Hagenstein, Amerongen en Driel, in de omgeving van Oosterbeek, zich het beste leenden voor het plaatsen van de stuwen.

REVOLUTIONAIRE IDEEEN

Eind 1961 denkt men met het project Hagenstein gereed te zijn en alle krachten te geven aan de tweede stuw, bij Amerongen. Men zou zich met twee stuwen kunnen behelpen, maar in verband met het hoogteverschil van de rivier (het verschil tussen Arnhem en de kust is ongeveer twaalf meter) en het daaruit voortvloeiende gevaar voor de scheepvaart, is besloten bij Driel een derde stuw te bouwen. Ongetwijfeld zijn deze stuwen een handicap voor de scheepvaart, die nu regelmatig drie sluizen op haar weg vindt. Daar-





tegenover staat echter dat men de Lek en de Nederrijn nu stroomloos kan opvaren, wat het tijdsnadeel van het schutten gemakkelijk wegwerkt.

Rijkswaterstaat begon het gigantische werk het meest stroomafwaarts, in het vlakke polderland bij Vianen, waar ze in de rechtse uiterwaarden van de Lek in 1954 startte met het graaf- en baggerwerk. Twee jaren later reeds kon men beginnen met het betonwerk, de aanleg van de enorme bogen, waarmee de schuiven moesten worden opgetrokken. Men wilde nu de meest revolutionaire ideeën toepassen en ontwierp het nieuwe systeem van de vizierschuiven en plaatste in het complex een krachtige waterturbine, die straks zelf de stroom kan leveren, voldoende om een stad als Arnhem geheel te voorzien. De bochtige schuiven die als het ware in hun krommingen het toestromende water zullen opvangen, werden van staal vervaardigd, wat vele voordelen met zich meebracht. Staal laat zich namelijk goed op trek belasten. Het stromende water zorgt voor trek, waardoor de schuiven lichter geconstrueerd konden worden en dus minder materiaal en hefvermogen vroegen. Bovendien was er dan ook het hydraulische voordeel. Wanneer de schuiven werden opgetrokken zou het water er dan onmiddellijk onder door stromen en zich meteen verdelen over de gehele rivierbreedte. De twee schuiven werden geplaatst tussen de beide landhoofden en een grote, holle peiler, waarin men een fijne afvoerstroom van het water kan regelen.

HET VIS-VERKEER...

De lengte die deze schuiven beslaan is twee maal 48 meter. Men is bij dit werk niet over een nacht ijs gegaan. Uitgebreide onderzoekingen en proefnemingen zijn aan de bouw voorafgegaan. Zij hebben o.m. uitgewezen dat men ook voor de vissen maatregelen moest nemen. Men verdeelde daarbij het vis-verkeer in twee groepen : a) de gewone schubvis, b) de glasaaltjes, die bij honderdduizenden tegelijk tegen de rivierstroom inzwemmen. En ziet, wat in Amsterdam tot op de dag van vandaag nog niet mogelijk is gebleken hebben de vissen bij Hagenstein : een prachtige tunnel voor iedere groep, compleet met verlichting en pleisterplaatsen ! Aan de tunnel voor de glasaaltjes is het meeste werk besteed, omdat deze uiterst kwetsbare diertjes de minste geringste weerstand uit de weg gaan. Zover mogelijk aan de kant, daar waar de stroom het zwakst is, begint voor hen de zogenaamde « Monteegoot », waardoor een betrekkelijke geringe waterstroom loopt. Deze goot is voor een deel gevuld met rijshout, waar de glasaal zich doorheen wringt. Daar een lengte van 65 m. ineens te lang is, zijn er voor de glasaaltjes twee pleisterplaatsen aangebracht waar zij op hun gemak kunnen uitrusten van de vermoeienissen. Aan het einde van de goot wringen zij zich door een strokorf naar buiten. In een onderwatercabine, voorzien van glazen wanden, kan de mens zowel het verkeer van de glasaaltjes als dat van de schubvissen — die op een iets eenvoudiger manier doortocht hebben — nauwkeurig volgen en bepalen of er voldoende belangstelling is om de tunnel te openen. Sterke schijnwerpers maken het mogelijk om onder water te kijken en te bepalen of de « lokstroomriool » in werking moet worden gesteld.

Deze tunnels zijn overigens niet de enige in het complex. Het personeel kan ook, als de schuiven, waar men overheen loopt, open zijn, de beide oevers bereiken door middel van een tunnel, die ver onder het wateroppervlak doorloopt en met liften te bereiken is.

H. THOMAS

HET KRACHTIGSTE J

DE REPU

«THUN

DE REPUBLIC F-105 kan een tactische atoombom vervoeren en zijn offensieve slagkracht is groter dan die van de vliegende vestingen, de zware bombardementsvliegtuigen uit de jongste wereldoorlog. De REPUBLIC F-105 haalt makkelijk een snelheid van 2.400 km per uur. Zijn straalmotor ontwikkelt 100.000 P.K. Geef toe dat dit voor één straalmotor en voor één vliegtuig ontstellende cijfers zijn ! Op dit ogenblik wordt de F-105 nog maar in enkele formaties van de U. S. Air Force gebruikt. Maar weldra wordt hij een vertrouwd silhouet aan de hemel van West-Europa, want hij is bestemd om de North American F-100 D Super Sabre van de Tactical Air Command, gestationeerd in Europa te vervangen.

1

1. De **Thunderchief**, duikrem geopend.

2. In de fabrieken van Farmingdale nabij New York bouwt de Republic Aircraft Corporation het krachtigste jachttoestel ter wereld.

3. Zijn kanon kan 6.000 granaten per minuut afschieten. Het munitieruim van de **Thunderchief** vullen is een lastige karwei.

4. Alle Amerikaanse gevechtsvliegtuigen moeten het gevecht kunnen beginnen welke ook de temperatuur van hun vertrekbasis weze, Alaska of de Evenaar. Alvorens een nieuw type in dienst wordt genomen, worden zijn hydraulische, electrische en andere installaties getest en dit in een speciale loods waarin het zo koud is als in een koelkast.

WAT BETEKENT MACH ?

NAAR de naam van de Oostenrijkse fysicus Ernst Mach. Het getal van Mach drukt de verhouding uit van de snelheid van een voorwerp ten overstaan van de snelheid van het geluid, of Mach 1. Zodus is Mach .90 gelijk aan 90/100e van de geluidssnelheid. Deze verandert met de temperatuur en met de hoogte. Op de hoogte van de zeespiegel is Mach 1 = 1.223 km/uur; op een hoogte van 10.668 m ligt zo rond de 1.062 km/uur.

Hierbij enkele cijfers als voorbeeld :

Hoogte in meters	Temperatuur in graden	Geluidssnelheid in km/u
0	15	1.225
300	13	1.221
900	9	1.213
2.000	3	1.200
3.000	— 5	1.182
4.500	— 15	1.160
6.000	— 25	1.138
9.100	— 44	1.092
10.000	— 50	1.078
11.000	— 56	1.062

Op een hoogte van 11.000 m in de grenslaag tussen troposfeer en stratosfeer — de tropopause — blijven temperatuur en geluidssnelheid constant.



2

CHTTOESTEL TER WERELD

BLIC F-105

ERCHIEF »



De Republic F-105 kan voor talrijke opdrachten gebruikt worden en de meest recente versie, nl. de F-105 D, kan zowel 's nachts als overdag vliegen en bij alle weer. En meer nog, hij kan zowel scheervluchten rakelings langs de grond maken, als vluchten op 16.000 m hoogte. Hij kan dienen als interceptievliegtuig, maar hij kan ook ingezet worden voor een aanval op de grond. Bovendien kan men hem gebruiken voor verkenningstochten waarbij hij dan luchtopnamen maakt.

10 JAAR STUDIE

De ingenieurs van de Republic tekenden niet minder dan 108 eerste projecten. Het eerste prototype was een jachtbombardementsvliegtuig dat een supersonische snelheid kon bereiken, nl. anderhalve keer de snelheid van het geluid. Dat was in 1951. Er werd sedertdien een lange weg afgelegd en goed werk verricht, want de huidige *Thunderchief* haalt op grote hoogte Mach 2,15.

Het prototype van de *Thunderchief*, de XF-105, deed zijn eerste vlucht op 22 october 1955 en schreed over de grens van Mach 1. Dit toestel werd gevolgd door een ander prototype en vervolgens door 12 toestellen die een grotere snelheid konden behalen. Het was het laatste toestel van die éérste reeks, dat in actieve dienst werd genomen op 27 mei 1958. Op 11 december 1959 haalde een F-105 B het snelheidsrecord over een parcours van 100 km in een gesloten kring met een kruissnelheid van 1.250 km per uur. Wij hebben over de prestaties van die Republic trouwens een en ander verteld in Kuifje nr. 19 van vorig jaar. De F-105 B was de eerste versie van de *Thunderchief* en er werden slechts 75 exemplaren van gebouwd. Dit toestel was inderdaad niets meer dan een normaal jacht-bombardementstoestel. Het was vlugger dan zijn voorgangers, maar het kon slechts met kans op succes ingezet worden overdag en bij mooi weer. Nu moet je natuurlijk dat woord « mooi weer » ruim nemen. Wat in luchtvaarttermen mooi weer is, betekent voor jou misschien een echt hondenweer.

EEN AUTOMATISCH VLIEGTUIG

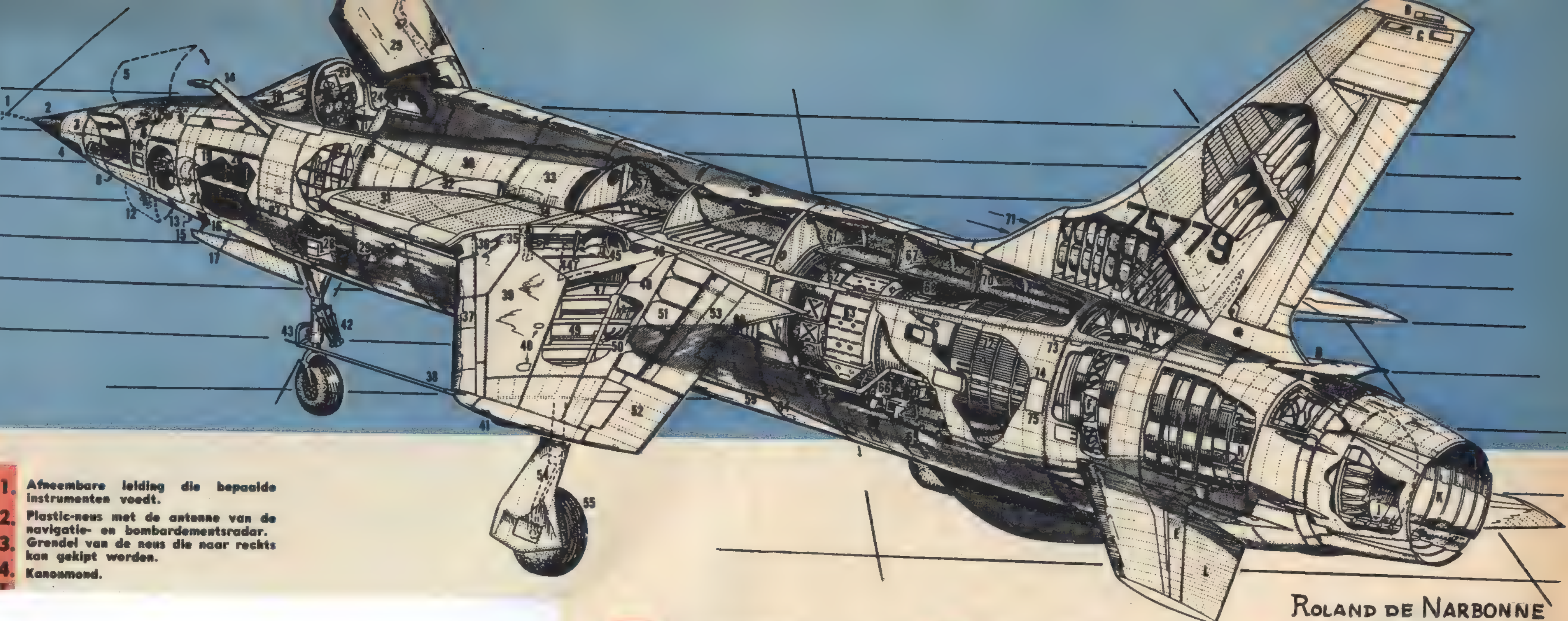
De F-105 B betekende een zeer grote vooruitgang, maar daarmee namen de specialisten geen vrede. De U.S. Air Force had een jacht-bombardementsvliegtuig nodig dat « altijd » kon ingezet worden en dat kon aanvallen ook wanneer het weer zó slecht was, dat de piloot helemaal niets meer zien kon. Men bestudeerde dus een nieuwe versie en men bouwde de F-105 D, die in zijn langwerpige neus een groot aantal electronische apparaten meeneemt. Het is eigenlijk een automatisch vliegtuig. Een speciaal radartoestel « leest » de kaarten, d.w.z. dat dit toestel aan de piloot een gedetailleerd plan geeft van de streek waarover de F-105 D vliegt. De navigatie is automatisch, het geschut eveneens. De piloot is eigenlijk niets anders meer dan een controleur, een toezichter. Een electronisch brein laat de F-105 D toe, zonder de hulp van de piloot, een vooraf berekende vliegroute te volgen. Wanneer de *Thunderchief* aan het doel komt, dan zet hij zelf de aanval in volgens het « toss bombing »-procédé, dat we je op het einde van dit artikel zullen uitleggen.

Het navigatiesysteem is iets zeer speciaals. Het werkt onafhankelijk van iedere verkeerstoren of basis, d.w.z. dat het niet gebonden is aan een bepaald en onbeweeglijk dispositief. Moest dit wel het geval zijn, dan zou dit vliegtuig — vermits het automatisch navigeert — blind zijn op het ogenblik dat het dispositief op de grond vernield werd. Welnu, dit is voor de *Thunderchief* niet het geval.

De vuurkracht van de F-105 is fenomenaal. De bewapening bestaat nochtans slechts uit één kanon van 20 mm, dat belachelijk schijnt naast de kanons

Kom mee naar pagina 27





1. Afneembare leiding die bepaalde instrumenten voedt.
2. Plastic-neus met de antenne van de navigatie- en bombardementsradar.
3. Grendel van de neus die naar rechts kan gekipt worden.
4. Kanonmond.

zijden n.

open-

bui-

n de

grond

l het

romp

eugel

gt.

klapt t af- ugels

neter

men-

40. Opening langswaar de reservoirs, die onder de vleugels zijn opgehangen, kunnen gevuld worden.
41. Positielicht.
42. Vijzel die het voorwiel kan oriënteren.
43. Landingslicht.
44. Klep van het landingsgestel.
45. Bijkomende luchtinlaat die op de grond een optimumvoeding van de straalmotor toelaat.
46. Aanhechtingspunt achteraan van de vleugel.
47. Gesmede langsligger van de vleugel.
48. Idem 39.
49. Een rib die het landingsgestel draagt.
50. Brandstofleiding van de buiten-reservoirs.
51. Spoilers in vijf elementen. De spoilers volledigen de actie van de vleugelkleppen.
52. Vleugelkleppen die hoofdzakelijk bij geringe snelheid worden gebruikt.
53. Stijg- en landingskleppen.
54. Stalen wielvork.
55. Band met hoge drukking.
56. Deel van een gearticuleerde klep dat opslaat wanneer de kleppen neergelaten zijn, om de doortocht van de bijkomende vracht onder de vleugel toe te laten.
57. Romp-reservoir nr 3.
58. Rompreservoir nr. 4 met toegang naar de soepele reservoirs.
59. Draaibare bommenkamer.
60. Uitlaat van de ventilatie van de bommenkamer.
61. Romp-reservoir nr 5.
62. Straalmotor Pratt & Whitney J75-P-5.
63. Oliereservoir van de straalmotor.
64. Toegang tot de sporen en de rollen waarover de straalmotor schuift wanneer men hem in de romp plaatst.
65. Inlaat van het oliereservoir.
66. Accessoires.
67. Romp-reservoir nr 6.
68. Beschot in roestvrij staal dat het mechanisch gedeelte tegen brand beschut.
69. Toegang tot de thermische bekleding van de straalmotor.
70. Reservoir nr 7 die de vorm heeft van een ring en die rond de straalmotor ligt.
71. Luchtafvoer naar het kanaal van de naverbranding.
72. Verbrandingskamer van de straalmotor bekleed met roestvrij staal. De bekleding scheidt de straalmotor van het reservoir.
73. Afneembaar achterdeel (vier schroefbouten). Dit afneembaar gedeelte laat toe de straalmotor te vervangen.
74. Toegang tot het spoor dat het kanaal van de naverbranding schraagt.
75. Uitschakeling van de richtsnoeren.
A. Kielvlak dat stevig is dank zij de talrijke langsliggers.
B. Navigatielichten en radio-antenne.
C. Toegang tot de antennekabels.
D. Compartiment van de remparachute.
E. Langsligger van de stabilisator en rotatiespil.
F. Brandstofleiding van de naverbranding.
G. Vak waarin de hydraulische vijzel staat die de piloot toelaat het stuur zonder enige moeite te bewegen.
H. Hydraulische vijzel die de klep van de uitlaatbuis beweegt, zodanig dat de uitlaat van de gassen kan geregeld worden in functie van de snelheid.
I. Vijzel van de duikremmen.
J. Toevoerbuis van de brandstof (zie H).
K. Duikrem in vier bladen die per paar kunnen gebruikt worden.
L. Mobiele stabilisator.

DE REPUBLIC F-105 THUNDERCHIEF

Vervolg van pagina 25

die meegenomen werden door de jachttoestellen in de jongste wereldoorlog. Maar dit ene kanon is van een heel speciaal type en kan 6.000 granaten per minuut afschieten, d.w.z. 100 op de tijd die men nodig heeft om van één tot twee te tellen !

Het centraal gedeelte van de romp onder de vleugel is in beslag genomen door een bommenruim dat 5 m lang is. Onder de vleugels kan men bovendien vrachten ophangen.

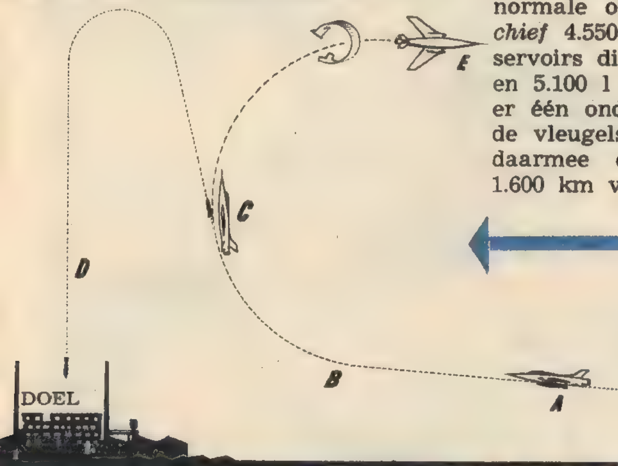
MET ZEVEN MIJLSE LAARZEN

De straalmotor van de *Thunderchief* F-105 is een Pratt en Whitney 175 P-19 W, die op de grond een maximum stuwkracht heeft van 7.800 kg, die met naverbranding gaat tot 11.100 kg en met waterinspuiting tot 12.000 kg. De acceleraties van de *Thunderchief* zijn ontzettend. Hij heeft, alle verhoudingen in acht genomen, weinig plaats nodig om op te stijgen wat niet wegneemt dat er toch nog altijd een stevige betonnen baan van 1.000 m nodig is. Voor de landing met remparachute heeft de F-105 een betonnen baan van 1.100 m nodig, maar zonder remparachute moet hij over een landingsbaan van 2 km kunnen beschikken.

55 seconden na het opstijgen heeft de *Thunderchief* reeds een hoogte bereikt van 2.500 m. Na 2 minuten is hij reeds op 12.000 m. Fantastisch ! Voor een normale opdracht neemt de *Thunderchief* 4.550 l brandstof mee in zijn reservoirs die binnenin zijn aangebracht en 5.100 l in drie reservoirs, waarvan er één onder de romp en twee onder de vleugels zijn opgehangen. Hij kan daarmee een objectief bereiken op 1.600 km van zijn vertrekpunt gelegen en terugkeren. De *Thunderchief* kan echter ook nog brandstof meenemen in zijn bommenruim. Indien wij ons niet vergissen, kan hij in het geheel 11.050 l meenemen. Dit geeft hem dan een actieradius van 3.600 km. Hij heeft echter ook een systeem waardoor hij in de vlucht kan bevoorraad worden. Men mag dus gerust zeggen dat de *Thunderchief* F-105 het vliegtuig met de zeven mijlse laarzen is !

De F-105 D wordt op dit ogenblik gebouwd in de fabrieken van de Republic Aviation Corporation. Hoeveel exemplaren er reeds vliegen ? Dat is een geheim. Het is echter geen geheim meer dat de U.S. Air Force de *Thunderchief* als standaard-jacht-bombardementstoestel heeft gekozen. Naar schatting zullen er dus een duizendtal van deze toestellen gebouwd worden.

Om te besluiten zeggen we nog dat de *Thunderchief*, waarin slechts één plaats voorzien is, 20 m lang is, d.w.z. zo lang als het zwaar bombardementsvliegtuig Lancaster uit de jongste wereldoorlog.



TOSS BOMBING

TOSS bombing of « bombardement over de schouder » is een procédé dat moet gebruikt worden wanneer er atoombommen worden afgeworpen. Terwijl de bom haar weg volgt heeft het vliegtuig, dat de bom heeft afgeworpen, met dit procédé de tijd om uit de gevaarlijke zone te komen. Men kan zich dus indenken met welke nauwkeurigheid de bom moet afgeworpen worden. De nauwkeurigheid van het trajekt van de bom wordt bepaald door de snelheid van het vliegtuig, de straal van de halve looping en het punt van afwerpen.

A. Vliegtuig valt aan in de lucht. — B. Halve looping. — C. Afweerpunt. — D. Weg die de bom volgt. — E. Een halve rolvlucht waardoor het vliegtuig weer horizontaal komt te liggen.

STEEKKAART

Naam : Republic.
Voornaam : F-105 D.
Bijnaam : Thunderchief.
Geboortedatum : Eerste prototype (XF-105 A) 22 oktober 1955 — Versie 105 B 22 mei 1956 — Versie F-105 D 9 juni 1959.
Spanwijdte : 10,64 m.
Lengte : 19,61 m.
Hoogte : 6 m.
Gewicht leeg : 12.475 kg.
Totaal gewicht zonder vracht aan de buitenkant : 16.000 kg.
Maximum gewicht : 22.000 kg.
Topsnelheid op 12.000 m : Mach 2,15.
Topsnelheid op 0 m : Mach 1,14.
Stijgsnelheid : 10.500 m/min.
Plafond : 16.000 m.
Nota : Deze cijfers gelden enkel voor de F-105 D.

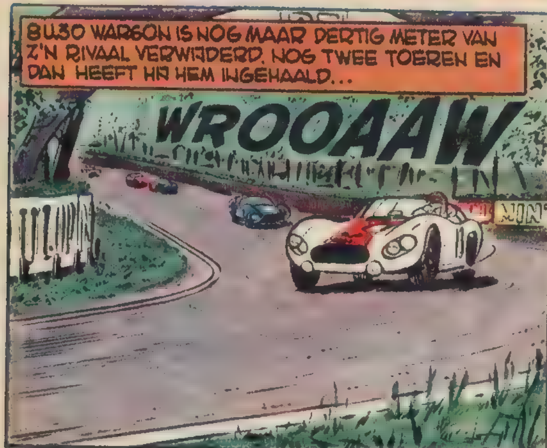


Dank zij een speciaal toestel, kan de THUNDERCHIEF in de lucht geravitailleerd worden door een van zijn broers — of door een ander daartoe uitgerust vliegtuig — bij een snelheid die die van het geluid nadert.



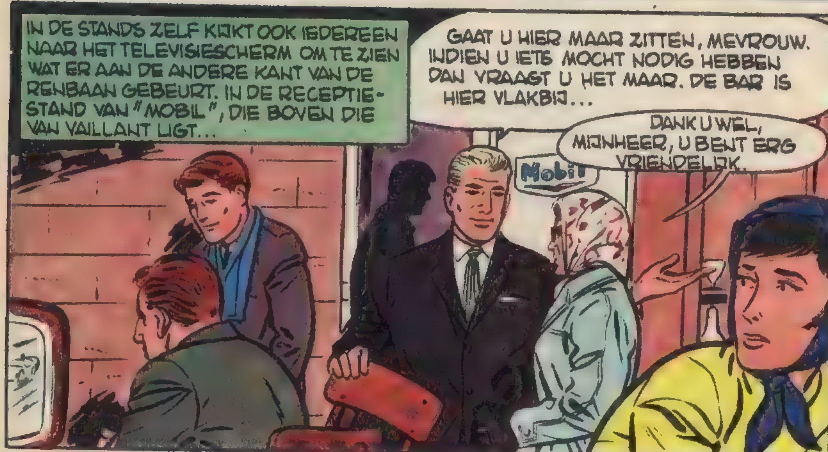
EEN NIEUW AVONTUUR VAN
MICHEL VAILLANT
DOOR *Jean Graton*

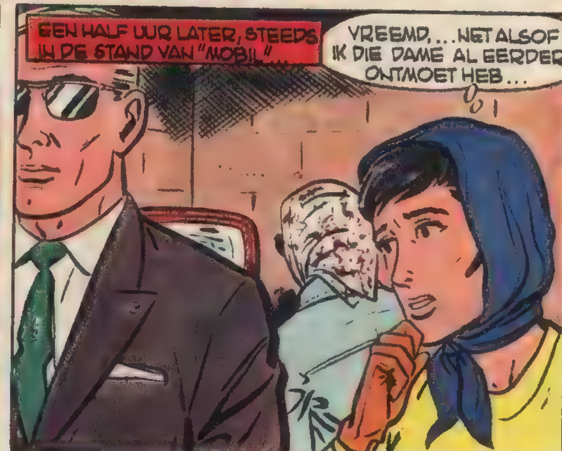
DE 13 IS A

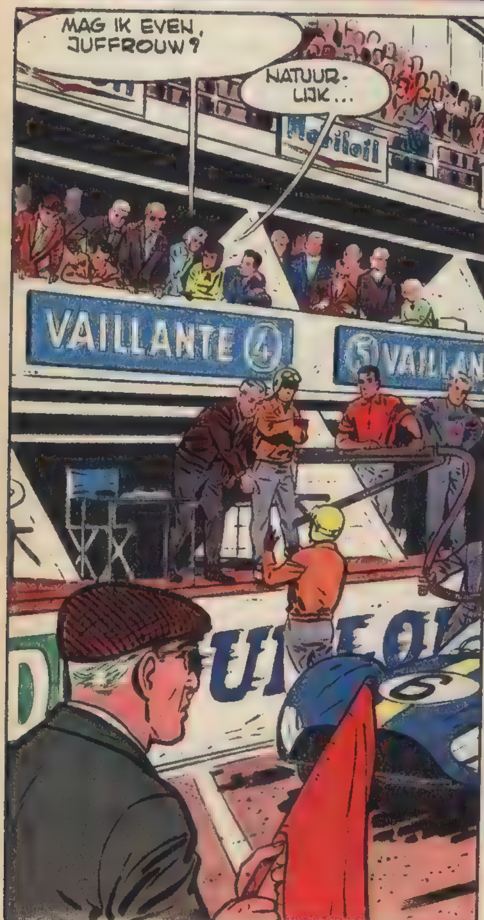






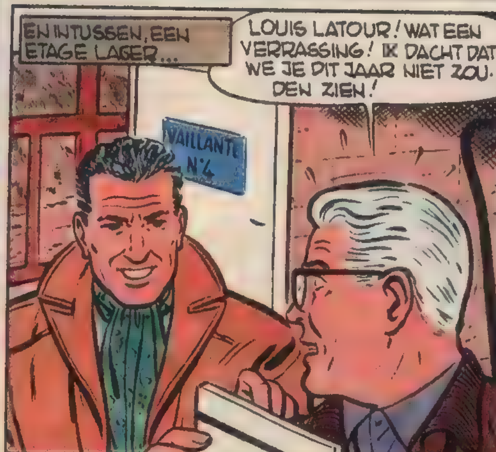








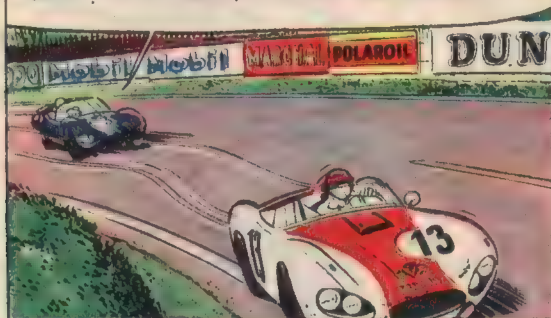


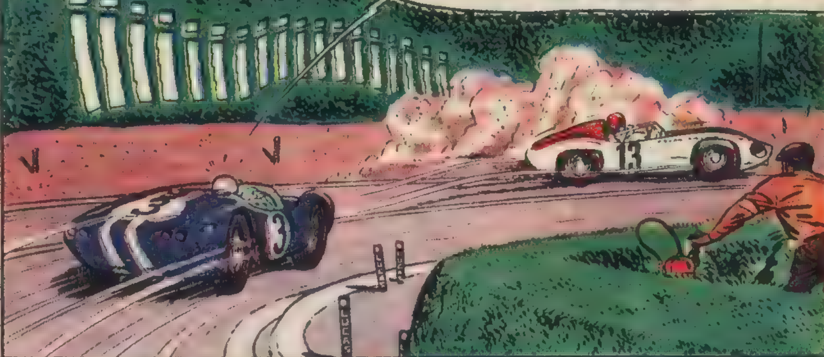




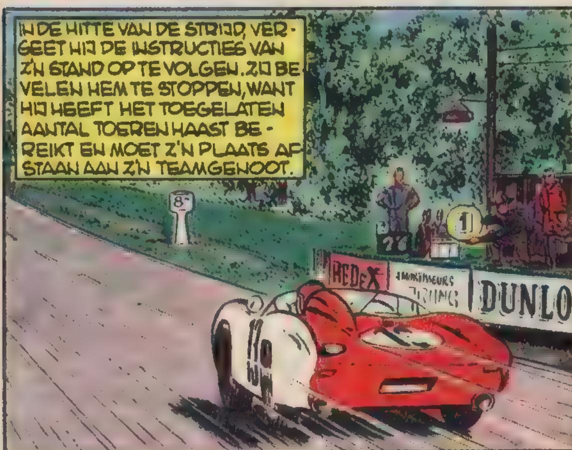
AN DE START!

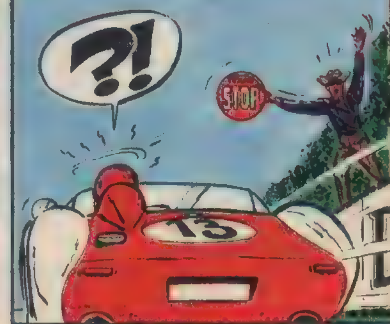
De race gaat verder. Warson, aan het stuur van de Vaillante No 3, levert een harde strijd tegen de racer van de Bocar No 13.

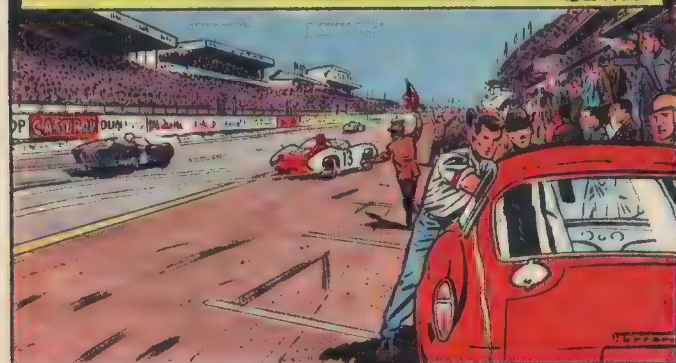






















WORDT VOORTGEZET

EEN PRAATJE BIJ EEN PLAATJE



DE WIENERSANGERKNABEN ZINGEN...



FRISSE kinderstemmen, mooie liederen op het Philipsplaatje 428 087 45 t. : *Wem Gott will rechte Gunst erweisen — Wohlauf ihr Wandersleut — Auf der Lüneburger Heide — Der Schnee zerrint — Auf der Landstrasse — Die Landlust — Es, es, es und es — Muss i denn zum Städtle hinaus — Das Wandern ist des Müllers lust.*

Wees niet te haastig om te zeggen dat je alléén maar van jazz houdt, luister eerst eens en vel dan een oordeel. Op hun tournee door de Lage Landen oogsten de Wienersängerknaben telkens weer een groot en verdiend succes. Wil je een souvenir hebben van die frisse stemmen of wil je ze voor je in de huiskamer laten zingen, kijk dan eens uit naar de plaatjes : de Wienersängerknaben zingen.

ROBERTO BENZI DIRIGEERT ROSSINI



ROBERTO BENZI DIRIGEERT ROSSINI is de titel van een nieuwe Philipsplaat uit de reeks « k l a s s i e k e schatten », L 02.080, 33 t, met het Orchestre des Concert Lamoureux van Parijs. Roberto Benzi hoeven we beslist niet meer voor te stellen, hij was een wonderknaap die stilaan op weg is een knap dirigent te worden. We zullen dus Gioacchino Antonio Rossini presenteren, een meester van de opera buffa. Hij werd geboren in Pesaro in 1792 en had, toen hij 21 jaar was, reeds een hele reeks opera's geschreven. Het was de glorietijd van de opera, de operasterren werden op de handen gedragen en verdienden schatten. Men was voor een bepaalde opera of tegen en men stak zijn mening niet onder stoelen of banken. Integendeel ! Het hele operagebouw daverde op zijn grondvesten van het hoera-geroep, van het applaus en het enthousiasme ofwel... trilden de muren van het oorverdovend gejouw. Ja, dat was nog een tijd ! Nu hoort men zulke spontane uitingen van voor- of afkeer slechts... op het voetbalveld ! Sommige mensen hebben reeds lang de doodsklokken geluid voor de opera, maar zij deden het toch een tikkeltje voorbarig want de opera is niet dood. Van Rossini, een grootmeester, worden echter nog slechts « De Barbier van Sevilla » en « Willem Tell » opgevoerd. Van zijn andere opera's kennen we meestal slechts de ouvertures. Roberto Benzi schreef ze op zijn programma en dirigeert ze met zwier, met ritme en gratie : de ouvertures van **Willem Tell, De stelende ekster**, de **Barbier van Sevilla** en **La Boutique Fantasque** in een arrangement van Respighi.

De **Barbier van Sevilla** werd voor het eerst opgevoerd in 1816 en het was een ramp... De tweede avond echter werd het een triomf. Na de opvoering van **Willem Tell** in 1829 voelde Rossini zich erg moe en hij trok zich in zijn geboortestad terug. In 1836 ging hij naar Parijs waar hij zijn **Stabat Mater** componeerde en stierf in 1853. De laatste jaren van zijn leven spande Rossini zich in om de werken van Bach te verzamelen, te doen kennen en waarderen. — H.

DE MIERENLEEUW



Uitvinder van het ondermijningssysteem

7 juni : In een zandpad langs het kanaal, ontdek ik trechtervormige kuiltjes. Ze zijn bewoond door de Myrmeleon formicarius.

Uit het dagboek van Ib Schmedes.

BRRR ! Wat klinkt dat geleerd ! Bestaat er geen andere naam voor dat dier ?

— Toch wel ! We noemen hem gewoon mierenleeuw en dat is tevens de verzamelnaam van een aantal larven, die tot de netvleugelige insecten behoren die ook in Nederland en België voorkomen. Hij munt uit in het uitbaten van de zwaartekracht om vallen op te zetten en aan voedsel te komen. De Myrmeleon meet ongeveer 1 cm en heeft een grijs-gele zandkleur. Z'n plat ovaal lichaam lijkt veel op een Porsche, waarvan de voorste bumper door knijpers zou vervangen zijn. Hij glijdt op zes poten, steeds achteruit, over het zand !

De mierenleeuw staat 's morgens vroeg op om z'n vallen uit te zetten. Je kan hem soms aan de rand van een weg een ronde kuil zien graven, waarbij hij steeds achteruit werkt. Z'n buik zakt lichtjes in het zand en je zou zeggen dat hij alle moeite doet om de zandkorrels op z'n rug te laten vallen, om ze naderhand met een krachtige kopstoot weg te kunnen werpen. Het is net een bulldozer die, schep na schep, een hele zone bewerkt. Wanneer hij een keitje tegenkomt, laadt hij het op z'n rug, loopt er mee buiten z'n werkzone en kiept het daar af. Ik heb hem reeds uren gadegeslagen en ik sta steeds weer verbluft over z'n vurige ijver. Hij werpt de zandkorrels met zo'n kracht van zich af, dat ze vaak een meter ver vliegen !

— Laat de larve zich door niets van haar werk afleiden ?

— Jawel ! Insecten zijn steeds waakzaam en ze reageren allen op hun manier op het dreigend gevaar. Wanneer de mierenleeuw onraad hoort, begraaft hij zich volkomen onder het zand. Als hij denkt dat het gevaar geweken is, komt hij weer te voorschijn en zet z'n werk voort. De kuil wordt smaller naar gelang het delven vordert. Zodra de trechtervormige kuil klaar is, gaat de mierenleeuw er in zitten en dan zijn z'n kaken, die we daareven met de bumper van de Porsche vergeleken, nauwelijks meer zichtbaar.

— Betekent het graven van dat kuiltje een grote inspanning voor de mierenleeuw ?

— En of ! De arbeid die de larve verzet stemt overeen met de krachtinspanning van een man, die 20 ton zand zou moeten uitgraven in één uur tijd !

— De trechter is dus eigenlijk een val ?

— Een mier, of een ander lopend insect, dat per ongeluk op de rand van de kuil loopt, glijdt weg in het losse zand en valt onvermijdelijk op de bodem van de trechter. Daar komt het terecht tussen de kaken van de mierenleeuw. Die kaken dienen niet alleen om de prooi te grijpen, maar ook om ze uit te zuigen. Het slachtoffer is in een oogwenk « leeg » en wordt dan weer buiten de kuil gezwiept.

— Kan de larve ook vliegende insecten vangen ?

— Soms. Ik gaf enkele vliegen aan m'n mierenleeuwen en ze konden de vliegen grijpen op het ogenblik dat ze zich op de rand van de kuil waagden. De vlieg begint te glijden, wordt bang en tracht weg te vliegen. De paar zandkorreltjes, die onder de zachte druk van de vliegenpootjes in de trechter gleden, waarschuwen de mierenleeuw dat er een prooi in de buurt is. Hij stuurt dadelijk een zandstraal in de goede richting, onder de poten van de vlieg, zodat ze weer begint te glijden, vooraleer ze de tijd heeft om te ontkomen. De mierenleeuw gaat zo door tot de vlieg eindelijk in het bereik van z'n kaken komt.

— Hij ondermijnt dus het zand, onder de poten van de vlieg, door een soort bombardement ?

— Ja, maar door een bombardement veroorzaakt door z'n eigen spierkracht.

Wat Ib Schmedes vertelde werd opgetekend door Finn Gerdes.

Een Myrmeleon formicarius uit het Middellandse-zeegebied.





DE MILJOE

Om de weddenschap te winnen heeft Archibald geld...





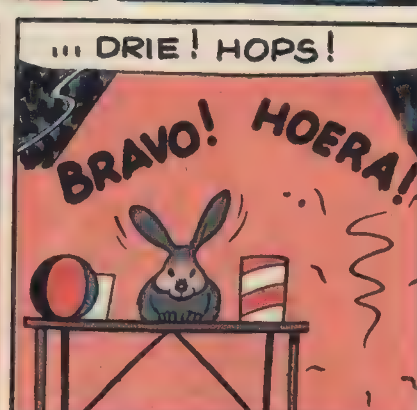












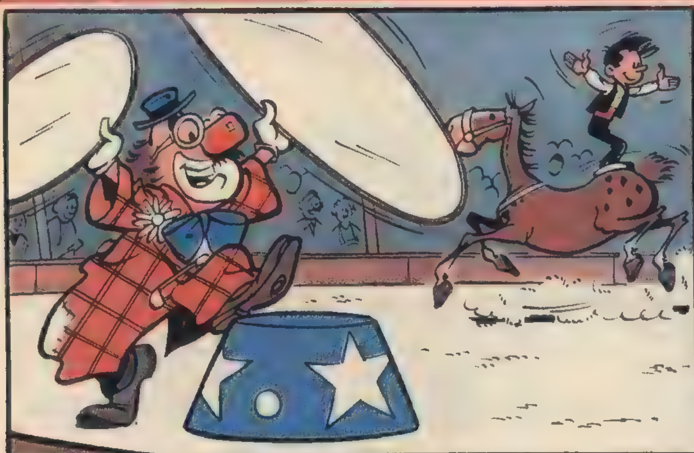


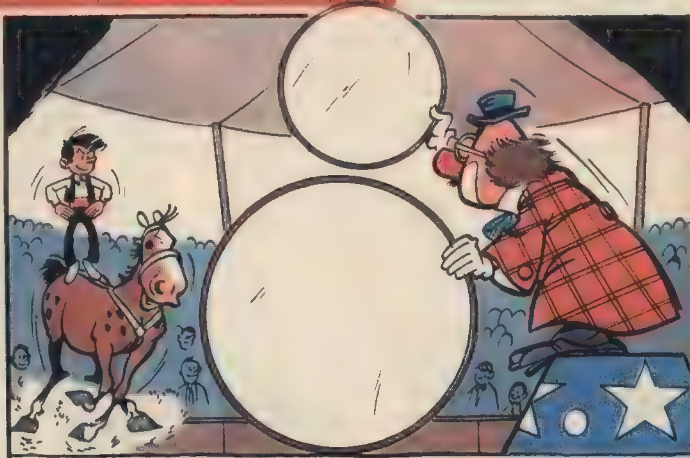


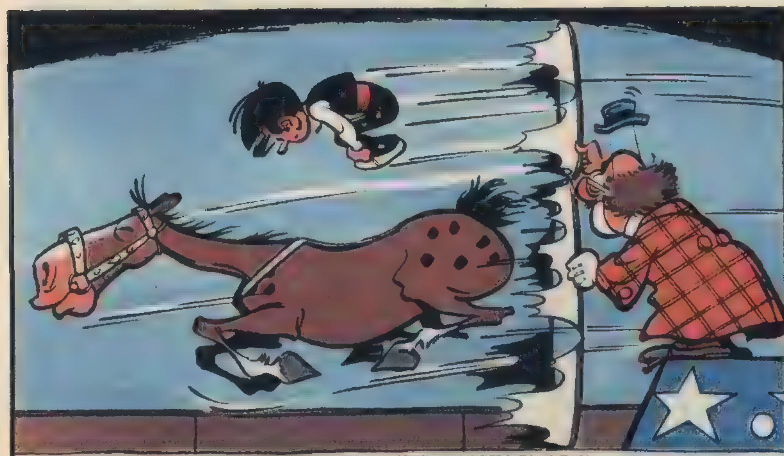
NENDANS

DOOR E. AIDANS
SCENARIO: A. DUCHATEAU

...odig. Samen met Bob Binn zoekt hij een baantje...



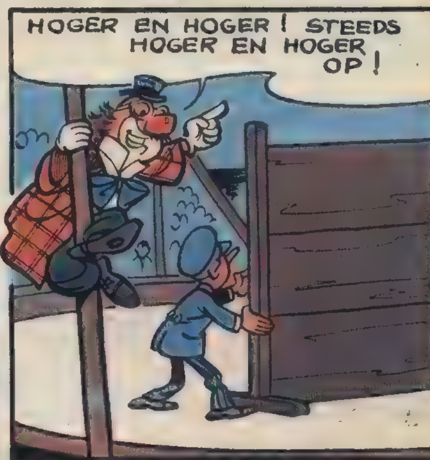










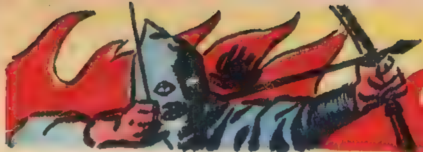




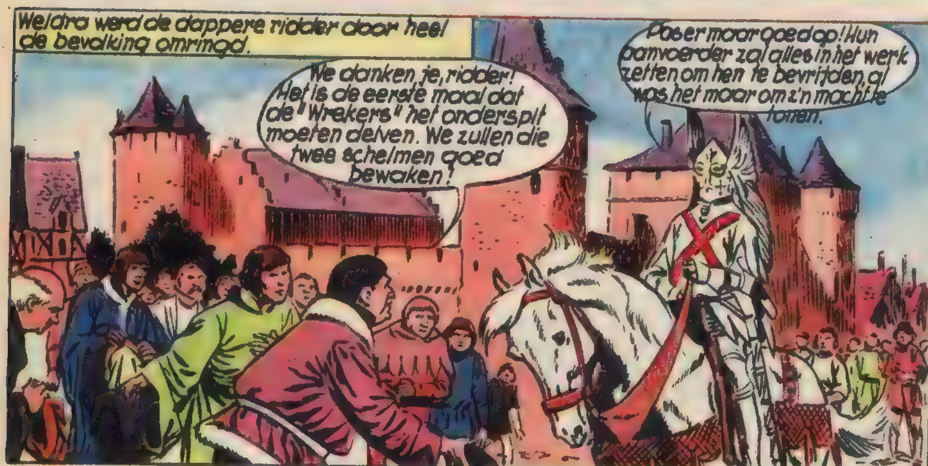




WORDT VOORTGEZET

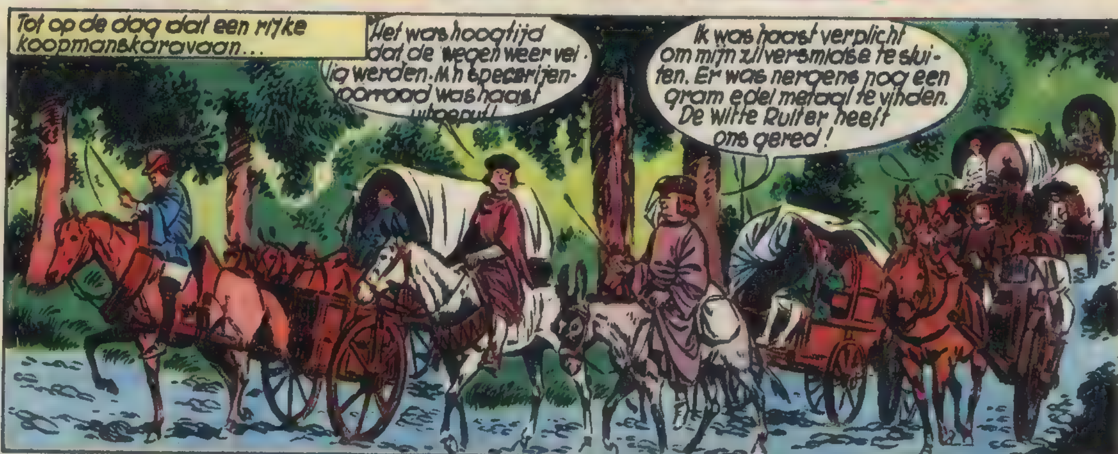


HET FATALE





Tegen alle verwachtingen in liet de "Bende der Wrekers" niet meer van zich horen. Er werden geen overvallen meer gepleegd en de paniekstemming maakte weldra plaats voor een vredige rust. Het was net alsof de Witte Ruiter de bende verdreven had...











TEKEN

DOOR L. & F. FUNCKEN

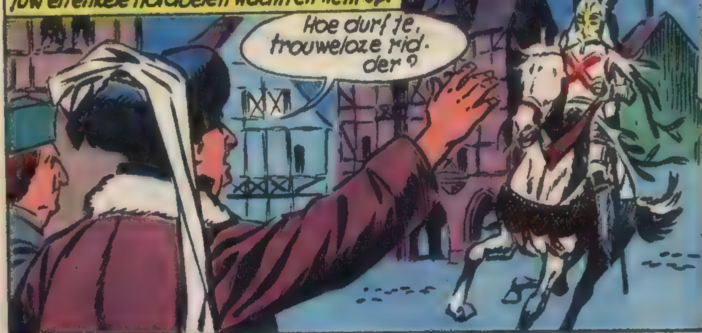
De Witte Ruiter heeft twee «Wrekers» overmeesterd en leidt hen naar de stad.

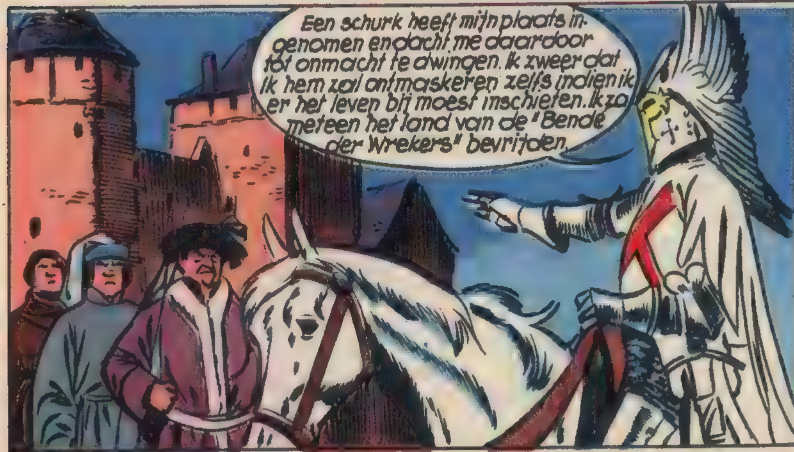














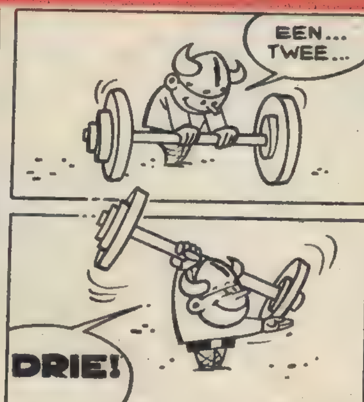




WORDT VOORTGEZET

OM HET DIPLOMA VAN VIKING-CADET TE VERKRIJGEN...







Opgelet !

Om het prachtige diploma van VIKING CADET te verkrijgen, moet je juist kunnen antwoorden op vijf vragen die je gedurende vijf achtereenvolgende weken zullen gesteld worden. Je kan dan deel uitmaken van deze broederschap.

DE VIKINGS VAN A TOT Z !

Geboren zeelui...

De Vikings, de naam betekent koningen van de zee, waren zeer knappe zeelui. Zonder kaart of kompas waagden zij zich honderden kilometers ver op zee en van het land verwijderd. Zij richtten zich naar de sterren, de vlucht van de vogels en de zeestromingen en het is aldus dat zij lang voor Columbus de kust van Amerika hebben bereikt. Zij hielden zoveel van de zee, dat zij hun doden in een drakkar op zee begroeven.

VRAAG 4

De boten van de Vikings heetten drakkar. Waar komt die naam vandaan :

a) Van de draak die de boeg versierde ?
b) Van de Britse zeeman Drake ?
c) Omdat ze gevreesd waren als draken ?

Kies het antwoord !

Stuur je antwoord voor 7 juni om middernacht naar VANDENHEUVEL, Vandepeereboomstraat, 150, Brussel 8. Voeg er TWEE etiketten van het VIKING- bier aan toe.

Vergeet de KUIFJE'S PUNTEN van dit bier niet uit te knippen !

Veel geluk en leve het tafelbier VIKING !
Het is een bier VANDENHEUVEL



NIEUWE REEKS : RAADSEL Nr 2

DE TOCHT MET DE SANTA LUCIA

SIGNOR RENATO MONDINO is, zoals zijn naam het klaar en duidelijk vertelt, een Italiaan. Hij is zeer uitbundig en steenrijk. Een ruime poos geleden werden er bij hem juwelen gestolen. Commissaris Baardemakers kon de dieven bij de lurven vatten en sedertdien heeft Mondini vriendschap gesloten met de commissaris. Enkele weken geleden nodigde Mondino Baardemakers en ook mij uit om samen met hem een tocht te maken met zijn jacht, de **Santa Lucia**, een echt drijvend salon.

Toen wij de haven van Genua uitliepen, was het prachtig weer, maar dat duurde niet lang. Nauwelijks op hoge zee, stak er een stijve bries op en nu en dan pletste er een vlaag regen op het dek. Baardemakers had een jekker aangetrokken en zich dapper in een ligstoel op het dek geïnstalleerd. Ondanks de wind, trachtte hij van zijn krant open te houden en te lezen... Ik had de kraag van mijn regenjas opgezet en met de handen diep in de zakken wandelde ik langs de reling.

Wij waren de enigen die zich aan dek waagden. Onze gastheer Mondini, en de drie andere invités, zijn kozijn Giuseppe, een Australiër die Frazer heette en de advocaat van Mondini, Tom Durbins, hadden nog niet eens de neus buiten gestoken.

Om vijftien uur en vijf in de namiddag zagen we Guiseppe aan dek verschijnen.

— Ha ! Jullie zitten op het achterdek ! zei hij.

— Ja, antwoordde Baardemakers. Hier is het relatief rustig. We draaien de rug naar de wind, die naar de voorplecht toe waait...

Om vijftien uur twintig gaf Baardemakers het op. Hij vouwde zijn krant op en ging naar het klein salon. Ik volgde hem op de voet. Wij speelden een partijtje scrabble en we zullen nooit weten wie de overwinnaar was, want eensklaps hoorden wij roepen :

— Baardemakers ! Rik ! Waar zijn jullie ?

Wij verlieten het klein salon en wij bemerkten Guiseppe die stotterde van emotie.

— Het is vreselijk ! Mr. Frazer ligt dood in zijn hut... En ik heb het begin van een brand moeten doven...

Weldra verschenen ook Mondini en Tom Durbins en samen liepen we naar de hut van Frazer, vooraan in het jacht gelegen. De patrijspoort stond open. Op de grond lag de Australiër. Hij was door een kogel in het hart getroffen. Op het ogenblik dat de misdaad werd gepleegd rookte hij en het was zijn brandende sigaar, die twee of drie vellen papier had in brand gestoken. Die brand had Giuseppe zonder moeite kunnen doven.

— We moeten eerst en vooral het wapen van de misdaad vinden ! zei Baardemakers.

We zochten lang en ten slotte ontdekte de commissaris de revolver voorzien van een geluiddemper in een hoekje van het dek. Het wapen was zorgvuldig schoon gemaakt, van vingerafdrukken geen spoor ! De commissaris verborg het wapen als hij Mondini en de twee overblijvende gasten ondervroeg. Hij wendde zich eerst tot Guiseppe :

— Jij hebt me nog niet verteld in welke omstandigheden je de misdaad hebt ontdekt...

— Ik stond op het achterdek en eensklaps...

— En eensklaps heb je een schot gehoord ? vroeg de commissaris.

— Neen, ik heb geen schot gehoord, maar een brandgeur kittelde in mijn neus en wekte mijn aandacht...

Baardemakers wendde zich toen tot Mondini en Durbins :

— Wat hebt u gedaan tussen het middagmaal en de minuut waarop de moord werd ontdekt ?

— Ik heb mijn hut niet verlaten. Ik hield een siësta, antwoordde de advocaat. Om vijftien uur vijfenveertig minuten werd ik gewekt door de kreten van Giuseppe.

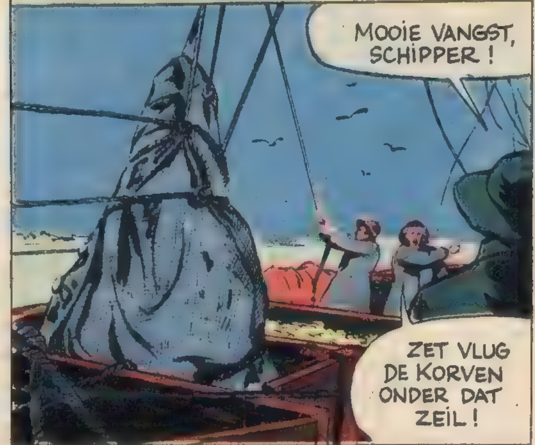


— Ik, zei Mondini, las enkele rapporten in mijn bibliotheek. Om vijftien uur dertig meende ik een gedempt gerucht te horen, maar ik heb er verder geen aandacht aan geschonken...

VRIEND-LEZER, RAAP DE HANDSCHOEN OP. WIE IS DE SCHULDIGE ? IK WEET HET, KAN JIJ HEM VINDEN ? VEEL GELUK !

RIK


DE KAPERKAPITEIN
TOM
SOUVILLE
SCENARIO: Y. DUVAL
TEKENINGEN: J.L. FERNÀN


IN DE LENTE VAN HET JAAR 1786, IN HET NAUW VAN CALAIS...
MOOIE VANGST, SCHIPPER!
ZET VLUG DE KORVEN ONDER DAT ZEIL!


ALLE DONDERS! WAT DOE JIJ HIER, SNAAK?


MAAR IK HEB JOU AL MEER GEZIEN! JE BENT DE ZOON VAN DOKTER SOUVILLE UIT DE VESTINGSTRAAT...
IK WOU ZO GRAAG OP ZEE EN TOEN HEB IK ME VANMORGEN HEEL VROEG ONDER DAT ZEIL VERBORGEN.


IK KAN FLINK AANPAKKEN! JE ZAL WEL ZIEN...
DAT KAN BEST, MAAR ZULLEN JE OUDERS NIET ONGERUST ZIJN? WE VAREN PAS VANAVOND LAAT TERUG...


'S NACHTS, NA EEN AFWEZIGHEID VAN ELF UUR, STAPT DE JONGEN NAAR HET HUIS VAN Z'N OUDERS.
EN NOGMAALS DANK VOOR DE PRACHTIGE REIS!
TOT KIJK, SCHEEPSMAATJE! IK HOOP DAT JE ER NIET TEVEEL VAN LANGS ZAL KRIJGEN!

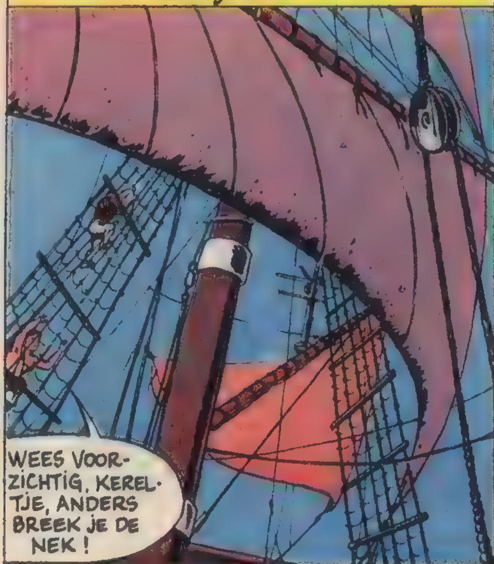

ENKELE OGENBLIKKEN LATER...
WAT HEB JE ME TOCH BANG GEMAAKT, JONGEN!
WAAR KOM JE VANDAAN? WE HEBBEN JE OVERAL GEZOCHT!
IK WAS OP ZEE! JULLIE MOGEN NIET BOOS ZIJN. DE DRANG NAAR ZEE WAS STERKER DAN M'N WIL. IK WORD ZEEMAN.

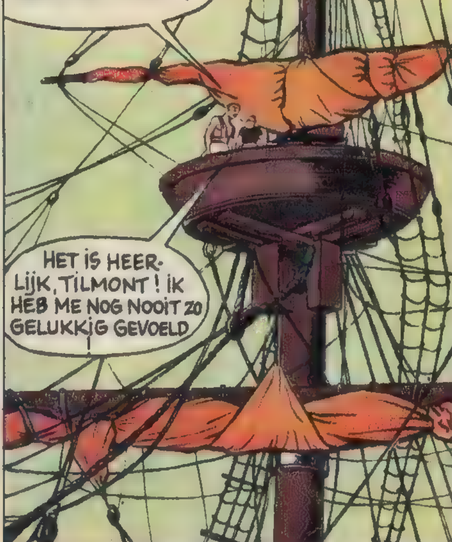

DE AANHOUDER WINT EN TWEE JAAR LATER KREEG TOM DE TOELATING OM ZICH ALS SCHEEPSMAATJE TE LATEN AANMONSTEREN.
ALWEER DE VAAT WASSEN! IK HEB ER GENOEG VAN...
MOPPER JE, JOCHIE? ALS JE KLAAR BENT MET DE VAAT, MAG JE HET RUIM SCHROBBEN.


SNERTVENT: JIJ WIL ME STEEDS VERNEDEREN! ZIEZO! DAAR GAAN JE BORDEN!

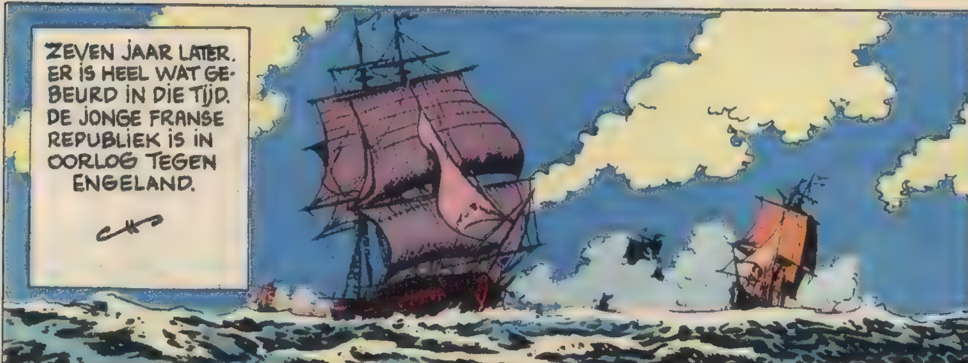

IK BETRAP JE OP VERZET, KERELTJE?
NEEM ME NIET KWALIJK, KAPITEIN! IK BEN AAN BOORD GEKOMEN OM ZEEMAN TE WORDEN.


ZOZO! WIL JIJ ZEEMAN WORDEN? NEEM HEM MEE NAAR BOVEN OM HET BOVENBRAMZEIL IN TE HALEN, TILMONT! WE ZULLEN ZIEN OF HIJ DAT LEUKER VINDT!


TOM IS IN Z'N NOPJES. SNEL KLIMT HIJ IN DE WEEFLIJNEN.
WEES VOORZICHTIG, KERELTJE, ANDERS BREEK JE DE NEK!

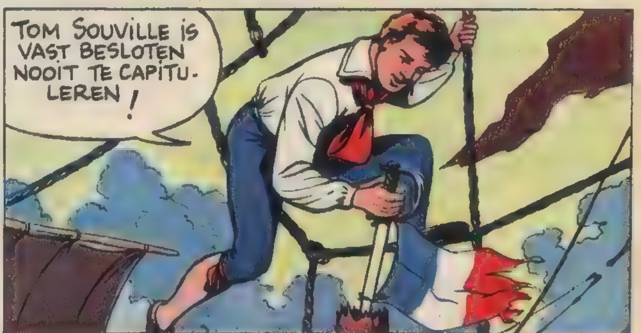

WEL, TOM? WAS JE NIET BANG EN DUIZELDE JE NIET?
HET IS HEERLIJK, TILMONT! IK HEB ME NOG NOOIT ZO GELUKKIG GEVOELD!


EN TOEN HET WERK GEDAAN WAS...
'T IS EEN ECHTE EEKHOORN, KAPITEIN.
PRACHTIG! VAN NU AF AAN MAG JE ALS MARSGAST AAN STUURBOORD DIENEN, SOUVILLE...


ZEVEN JAAR LATER. ER IS HEEL WAT GEBEURD IN DIE TIJD. DE JONGE FRANSE REPUBLIEK IS IN OORLOG TEGEN ENGELAND.

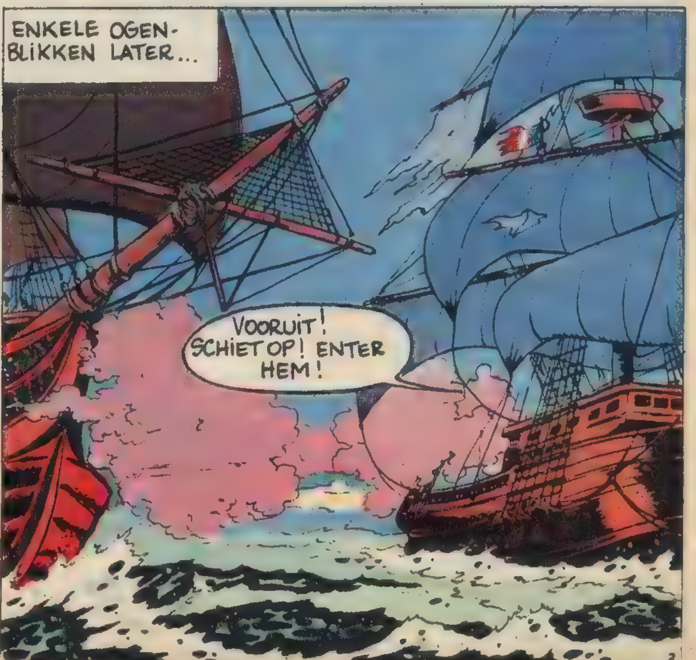

TOM IS 18 EN DOET DIENST ALS ADELBORST OP DE "FORMIDABLE"
AL ONZE OFFICIEREN WERDEN BUITEN GEVECHT GESTELD...

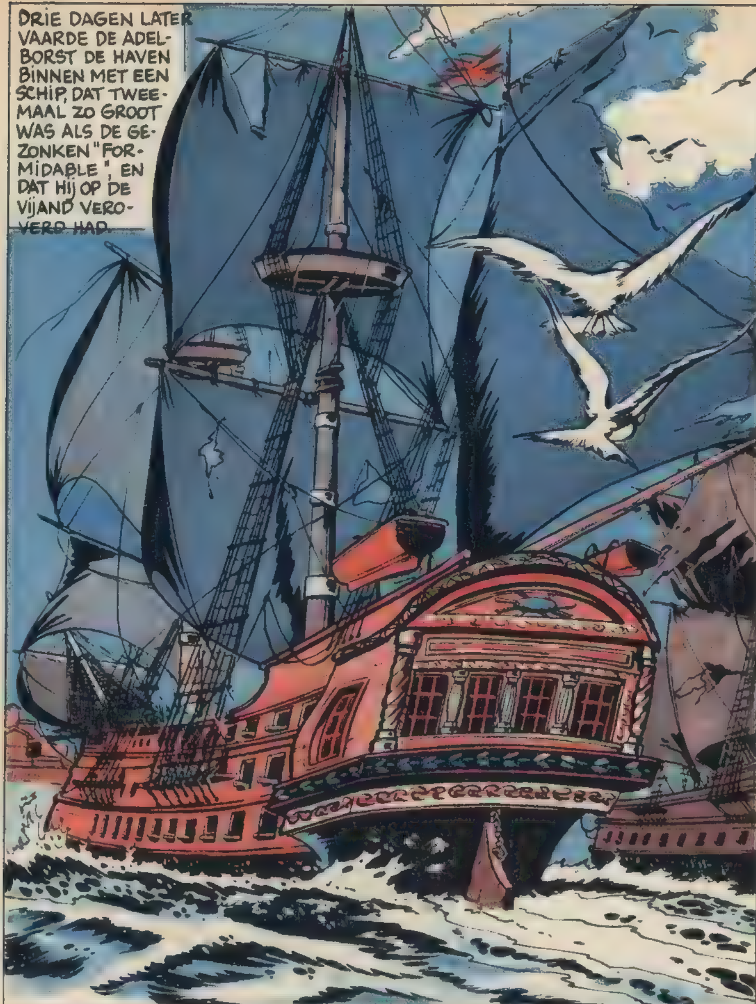

EEN KANONBAL HEEFT DE KORBEEL VAN DE VLAG AFGESCHOTEN..
VERDRAAID! ONZE VLAG IS GEVALLEN... DADELIJK DENKEN ZE NOG DAT WE ONS OVERGEVEN....
WACHT EVEN, COMMANDANT!


TOM SOUVILLE IS VAST BESLOTEN NOOIT TE CAPITULEREN!


COMMANDANT!
LAAT MAAR... IK WERD DODELIJK GETROFFEN! IK DRAAG HET BEVEL AAN JE OVER!


STUUR IN DE RICHTING VAN DE ENGELSMAN, RECHTSE ROERGANGER! WE MOETEN HEM RAMMEN EER WE ZELF ZINKEN.


ENKELE OGENBLIKKEN LATER...
VOORUIT! SCHIET OP! ENTER HEM!


DRIE DAGEN LATER VAARDE DE ADELBORST DE HAVEN BINNEN MET EEN SCHIP, DAT TWEEMAAL ZO GROOT WAS ALS DE GEZONKEN "FORMIDABLE", EN DAT HIJ OP DE VIJAND VEROVERD HAD.


DE KAAPVAART WERD OPNIEUW INGEVOERD. TOM KREEG HET BEVEL OVER EEN KLEINE KAPERKOTTER, DE "ACTIF" EN EEN WETTIGE KAPERBRIEF...


DOOR ZIJN HANDIGHEID EN DURF VEROVERDE HIJ EEN SCHITTERENDE BUIT.
EEN VRUCHTBARE OOGST, KAPITEIN!
BRAVO!


IN JANUARI 1797 WERDEN ZE IN DE MIST DOOR TWEE BRITSE KRUISERS BESTOOKT...
IEDEREEN OVER BOORD! WE MOETEN ONS ZWEMMEND VERWIJDEREN...
WE ZINKEN..!

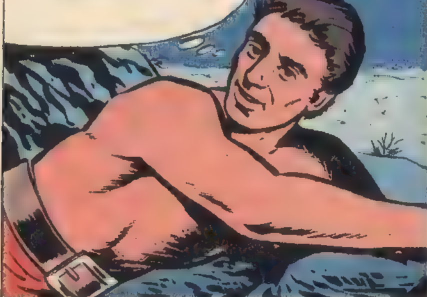

ALLE KAPERS KONDEN DOOR DE VIJAND OPGEPIKT WORDEN.


ZE WERDEN ALLEN IN HET RUIM VAN EEN GEVANGENISSCHIP OPGESLOTEN, DAT TER HOOGTE VAN PORTSMOUTH LAG.


INDIEN JE BELOOFT NIET TE ZULLEN VLUCHTEN, DAN MAG JE ALS OFFICIER AAN LAND GAAN EN KRIJG JE JE VRIJHEID WEER...
DAT KAN IK NIET AANVAARDEN! IK ZAL ALLES IN HET WERK STELLEN OM ZO VLUG MOGELIJK NAAR FRANKRIJK WEER TE KEREN...





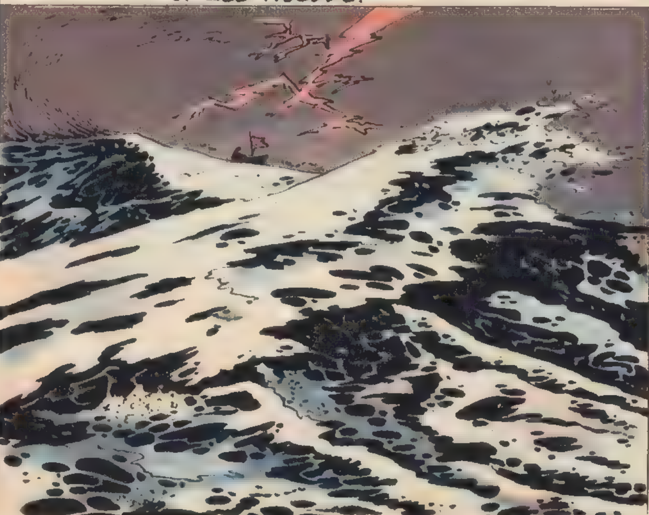


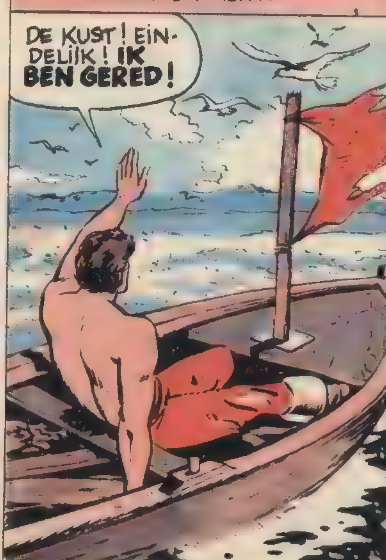








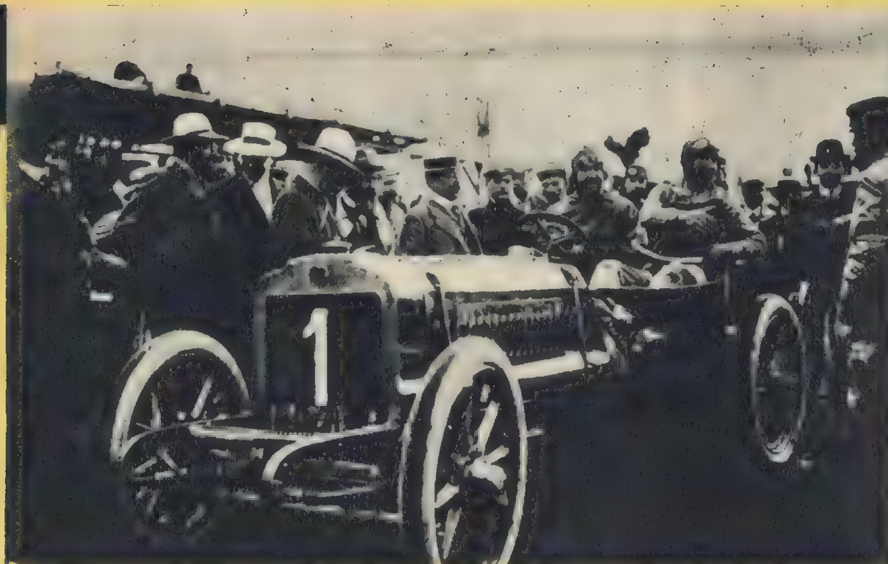






Volgende week : DE ZWERFTOCHT VAN LUITENANT VON MUCKE

EINDE



MINIATUUR-AUTO'S

de RICHARD-BRASIER 1905

GESCHIEDENIS

TUSSEN de jaren 1900 en 1912 legden de autoconstructeurs zich speciaal toe op het verhogen van de snelheid van de wagens, die voor de « Grand Prix » bestemd waren, en rustten ze met steeds krachtiger motoren uit. Die monsters op vier wielen, konden reeds een snelheid van 160 km per uur bereiken. Het besturen er van was een waagstuk. Toch hadden die auto's reeds belangrijke kwaliteiten en interessante technische inrichtingen. Onder de kampioenen uit de eerste jaren van de autosport moeten we de leuke, lage wagens van de ingenieur-autoconstructeur Henri Brasier aanstippen. Ze waren in evenredige verhoudingen gebouwd en rustten stevig op een moderne frame in dieptrekplaat. De wagens sleepten twee opeenvolgende prijzen in de wacht in de Gordon-Bennett-race. De wedstrijd van 1904 vond plaats op een renbaan in het Taunusgebergte in aanwezigheid van de keizer van Duitsland. De race van 1905 werd op de gevaarlijke renbaan van « Monts d'Auvergne » gereden.

TECHNISCHE STEEKKAART

MOTOR : 4 cylinder; boring : 140 mm; slaglengte : 160 mm.

VERMOGEN : 101 PK met 1350 toeren per minuut.

BAK : 3 versnellingen.

FRAME : kettingoverbrenging en verende ophanging met veerbladen en schokbrekers.

Ledig gewicht : 994 kg.

Topsnelheid : 150 km per uur ongeveer.

Zo bouw je die wagen

1. Kneed vijf kleiballetjes met een diameter die in de binnenkant van de banden past en waarvan de grootte op het plan afgebeeld staat. (Je kan de banden in een speciale zaak kopen). Stop de balletjes in de banden, druk ze plat zodat de klei er uitsteekt. Steek nu de spaken van de wielen er in (haarspelden) en laat de klei drogen. Maak ook twee koplampen van klei, waar je een speld doorsteekt.

2. Plak de onderdelen die op het plan staan op bordpapier en knip ze zorgvuldig uit nadat de lijm goed gedroogd is.

3. Ga met een pennemes lichtjes over al de stippellijnen die geplooid moeten worden, behalve over de lijnen 1 en 2 van de motorkap, die langs onder moeten doorgesneden worden.

4. Prik de gaatjes A, B, C en D door (spil van de wielen) en E, F, G, H (framestangen). Nu nog J en K (tandwielen : twee gekleurde duimspijkers) I (stuurstang in dikke ijzerdraad).

5. Plooi de twee langsliggers van het frame om en versterk de zijkanten door er een stukje karton of een lucifer tegen te kleven. Steek de dwarsliggers (spelden) door E, F, G en H.

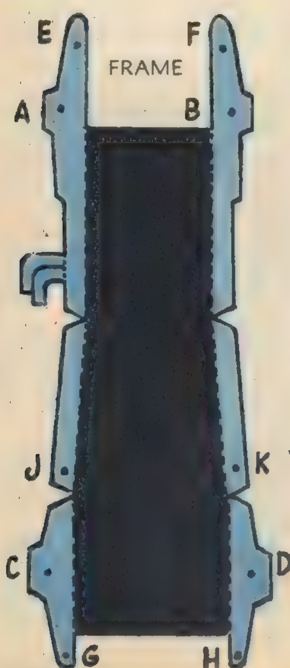
6. Lijm de motorkap en de koeler vooraan op het frame.

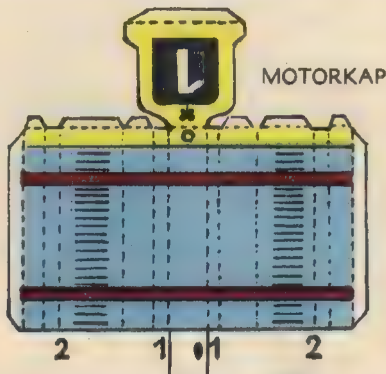
7. Lijm de benzinebak achteraan (een stukje potlood van 1,5 cm — kijk even naar de foto).

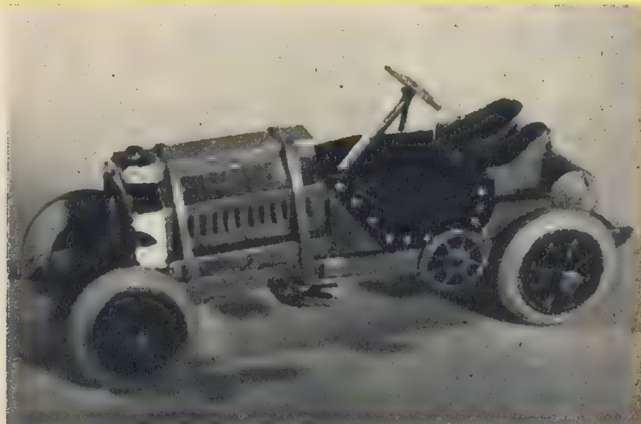
8. Kleef nu de zijwanden van de rijtuigbank met de twee zitplaatsen tegen de benzinebak.

9. Lijm de rugleuningen vast.

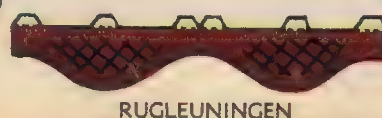
10. Prik de duimspijkers op K en J en de stuurstang in I. Het stuurwiel is een duimspijker waarvan de punt op een houten stokje geprikt is, of ook nog een duimspijker die in een smal papierrolletje gestoken is.










RUGLEUNINGEN


ZIJWANDEN VAN DE RIJTUIGBAK EN ZITPLAATSEN

De Geschiedenis van de wereld DEEL III IS VAN DE PERS

WIL JE OOK WEDDEN... OP DE GROENEN OF DE BLAUWEN?



De Barbaren bezetten het territorium van het oud West-Romeinse Keizerrijk, maar het Oost-Romeinse Keizerrijk stond nog overeind.

De belangstelling van de Byzantijnen, de laatste erfgenamen van de ganse Griekse kultuur, was gevestigd op de hippodroom. Men interesseerde zich slechts voor de wagenracen. Iedereen wedde op de beste menners die in het groen of in het blauw waren gekleed. Men zou zijn leven hebben gegeven voor een paard. De menigte bad luidop om de overwinning te bekomen van... een paard ! Er werd hardnekkig gevochten om de nederlaag van een paard te wreken. De hippodroom was een staatsinstelling die het hele keizerrijk in twee kampen, de blauwen en de groenen, verdeelde.

Dit is één onderwerp uit de honderden onderwerpen die behandeld worden in het nieuw album van DE GESCHIEDENIS VAN DE WERELD, uitgegeven door de KUIFJE'S BON.

Deel III zal je beslist interesseren, want je leert er een heleboel boeiende zaken en je krijgt honderden inlichtingen over een tijdperk uit de geschiedenis dat je, beken het maar eerlijk, niet zo goed kent. Het is het tijdperk dat zich uitstrekt van het einde van Rome tot het vertrek van de eerste Kruisvaarders.

Schaf je dat prachtig album aan, het kost slechts 29 F !

Je illustreert het mooie album zelf met de prachtige chromo's die je verkrijgt in ruil voor KUIFJE'S BONS.

INDIEN JE DE KUIFJE'S BONS WENST TE VERKRIJGEN, DAN VRAAG JE AAN JE MAMA DE VOLGENDE PRODUCTEN TE KOPEN :

VICTORIA - MATERNE - VULPEN LE TIGRE - JU'CY & WHIP - TOSELLI - PALMOLIVE - COLGATE - PROSMANS - ZWARTE KAT - NOSTA - VANDENHEUVEL - HACOSAN - SKI - FRANCO-SUISSE - PANA - CLE D'OR - PALMAFINA LOMBARD COLLECTIE - SCHRIJFBOEKEN « DE ZAAIER ».

DE LIJST VAN DE GESCHENKEN VAN DE KUIFJE'S BON

De Aardrijkskunde in kleurenfoto's :
België : Deel I : 9 reeksen van 10 chromo's
Deel II : 8 reeksen
Europa : Deel I : 10 reeksen
Deel II : 10 reeksen plus 3 kaarten-reeksen
Deel III : 10 reeksen
Deel IV : 10 reeksen
Per reeks : 50 punten

De Geschiedenis van de Wereld :
Deel I : 11 reeksen van 15 chromo's
Deel II: 11 reeksen
Deel III : 11 reeksen
Per reeks : 50 punten

De KUIFJE'S chromo's :
Vliegtuigen I : 10 reeksen
Vliegtuigen II : 10 reeksen
Luchtschepen : 6 reeksen
Automobiel : 10 reeksen
Zeevaart I : 10 reeksen
Per reeks van 6 chromo's : 100 punten

Kleuralbum 100 punten

De Meesterwerken van de Schilderkunst :
18 reeksen v. kleurenreproducties
Per reeks : 200 punten

De KUIFJE'S portefeuille 200 punten

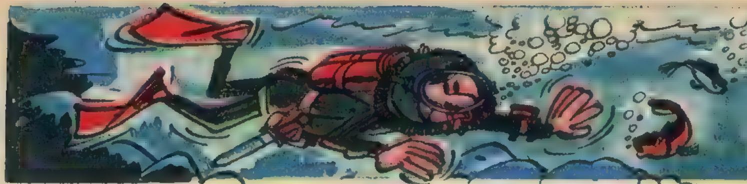
Abonnement van 5 nummers op het weekblad KUIFJE 500 punten

De puzzle op hout 500 punten

ALBUMS :
Vliegtuigen I en II - Automobiel - Zeevaart : Getolleerd : [illegible] F.
Gecartonneerd : 50 F.
België I en II - Europa I, II, III en IV Per album : 29 F.
De Geschiedenis van de Wereld Deel I, II en III 29 F.
De Meesterwerken van de Schilderkunst. Deel I en II. 50 F.

Stuur je punten naar de KUIFJE'S BON, P.-H. Spaaklaan 1-11, Brussel 7, of ruil ze in de KUIFJE'S WINKEL, zelfde adres. Je kan ze ook ruilen in de warenhuizen A L'INNOVATION.

28

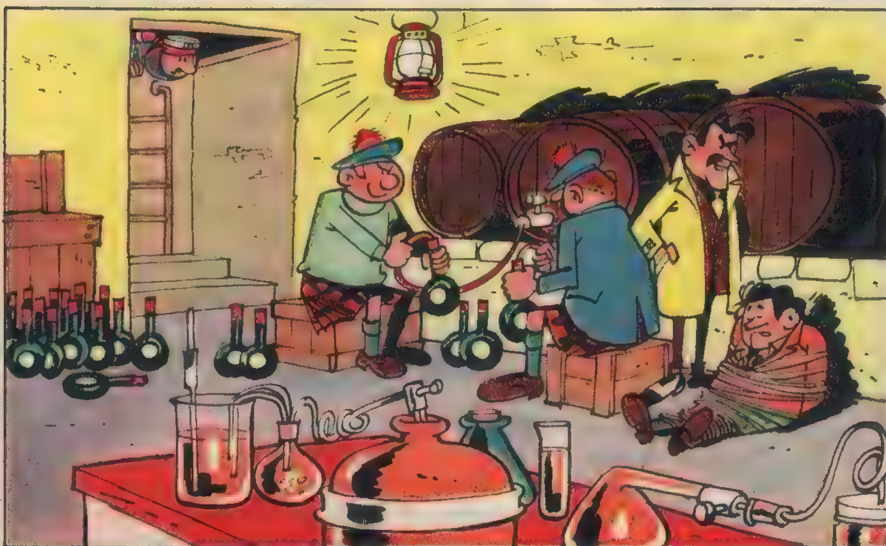


PECHVOGEL




DIT VALLUIK LEIDT BESLIST NAAR DE GEHEIMSTOKERIJ...






AAATSJOEM?


DAT MOEST ER MET DAT IJSKOUD WATER VAN KOMEN! IK MOET VLUG HET SEIN GEVEN!


EN AAN DE OVERKANT VAN HET MEER...
HET SIGNAAL, OOM MAC LLOYD! PECHVOGEL VERKEERT IN GEVAAR!
GA VLUG EEN SLOK WHISKY DRINKEN IN HET KASTEEL O' DOUGALL!




HET LUKT!
27

EN HET MONSTER VAN LOCH NESS

TEKENINGEN: BERCK. TEKST: GOSCINNY

Er zal vannacht veel bedrijvigheid rond het meer van Loch Ness heersen. De geheimstokers, Pechvogel en oom Mac Lloyd treden in actie.



(1) IK HOORDE IEMAND NIEZEN!
(2) LARIE! JE BENT DRONKEN!



















WORDT VOORTGEZET

SCHRIJF EENS EEN BRIEFJE

Freddy De Winter, Pieter Couckestraat, 19, Aalst zou graag corresponderen met jongens uit binnen- of buitenland. Freddy verzamelt sigarenbandjes, punten en houdt van sport en moderne muziek. Schrijven in het Nederlands of in het Frans.

Pieter Puttemans, Parkstr., 299, Leuven zoekt een Duitssprekende correspondent.

Kristin Parker, Watoustraat, 64, Proven zou willen briefwisselen met een correspondente van 14 tot 16 jaar uit Duitsland. Kristin houdt veel van lectuur en sport en verzamelt postzegels. Men mag haar schrijven in het Duits.

Jan den Toom, van Elburgstraat, 30, Loosduinen (Z.-H.), houdt van fietstochten, watersport en zwemmen. Hij zou graag corresponderen met een jongen uit België of uit de omgeving van Eindhoven en die 13 à 14 jaar is.

Diane Maistboom, Appelstr., 60, Borgerhout-Antwerpen wil corresponderen met een meisje dat goed Frans schrijft en zestien à zeventien jaar is.

Wie een pennevriend of pennevriendin zoekt, moet eerst in de lijsten van de reeds gepubliceerde namen kijken, alvorens ons een correspondent te vragen. Wie een pennevriend vraagt, die belooft meteen alle brieven keurig en spoedig te beantwoorden.



«HET GEHEIM VAN BALIBACH» Een spannend avontuur bij de bohemers.



Je houdt van geheimzinnige avonturen met Mortimer en daarom lees je het album «HET GEHEIM VAN DE ZWAARDVIS».



Chloro en zijn vriend Minimum vindt je terug in het album «GEEN SALAMI VOOR PHILOMEEN».



Raymond Reding, de «vader» van Jari, heeft ook voor je getekend «M. VINCENT VRIEND DER ARMEN»



«DE GEMASKERDE RACER» sensationele avonturen met Michel Vaillant op de autorenbanen.



Als je van spannende avonturen houdt mag het album «HARALD DE VIKING» beslist niet in je bibliotheek ontbreken.



Je lacht tranen met de avonturen van Ton en Tinneke in het album «TON DE PECHVOGEL».



« DE MUUR VAN DE STILTE», spannend verhaal uit het luchtvaart milieu.

NIEUWS UIT REET

HET dorp REET bestaat 650 jaar en om deze verjaardag op waardige wijze te vieren, zal er op 16 juli a.s. een historische- en folkloristische stoet uitgaan die BROOIKENSSTOET heet. Dhr. Frans van Immerseel, de bezieler van de Vlaamse folklore, zal de stoet vormen en leiden. De jeugd uit Vlaanderen en Nederland wordt hartelijk uitgenodigd om 't landelijke feest mee te vieren. Voor de verzamelaars van bierpotten is er goed nieuws, want zij kunnen zich op 16 juli te Reet voor een spotprijs mooie potten aanschaffen met het embleem van Reet. Nu vraag je misschien waar het dorp Reet ligt ? In de provincie Antwerpen niet ver van Boom. Het is niet groot en heeft slechts 4000 inwoners. De Juli-feesten zullen echter, naar men ons heeft medegedeeld, prachtig zijn.

Het weekblad « KUIFJE » : 16e jaargang ; Lombard Uitgaven, P.H.-Spaaklaan, 1-11 Brussel 7. — P.C.R. 1909.16
Uit.-Dir. : Raymond Leblanc, Isidoor Gerardlaan, 9, Brussel 16.
Heliodruk : N.V. PERIODICA.

NEDERLAND : 75 cent. — Abonnement : f 7.— per kwartaal
KUIFJE - HOLLAND : Doklaan, 129, Rotterdam (Zuid). Tel. 170.965
Giro 655.389.

Canada : 20 cents. — Buitenland : 12 F.

HIER KAN MEN KUIFJE KRIJGEN IN HET BUITENLAND
Frankrijk : DARGAUD S.A., 31, rue du Louvre, Paris 2e.
Zwitserland : INTERPRESS S.A., 1, rue Beau-Séjour, Lausanne.
Canada : PERIODICA inc. 5090, av. Papineau, Montréal 34 (Qué)

ABONNEMENTSTARIEF

	België	*Nederland*	*Canada*	*Buitenland*
3 maanden	120.— F.	f 7.—	$ 2,75	130.— F.
6 maanden	230.— F.	f 14.—	$ 5,50	260.— F.
1 jaar	450.— F.	f 28.—	$ 10.—	520.— F.

PUBLICITEIT publi art* Tel 22.56.00

DE LACH VAN CHOTA BACH

Vervolg van pagina 19.

boven ons aftekende. We besloten er ons kamp op te slaan. Ik stak m'n spiritusvuurtje aan en wou m'n proviandzak uitpakken toen ik plotseling het vreemd gebrul van een luipaard hoorde, dat op een uitdagende lach leek. Ik sprong op en zag op schotsafstand een sneeuwluipaard staan op de rand van een rots. Ik greep m'n winchester, legde aan en haalde de haan over. Toen ik vol verwachting op de plaats kwam waar de sneeuwluipaard gestaan had, was het dier verdwenen. We kropen ontgoocheld in onze slaapzakken.

DE CHOTA BACH IS EEN BOZE GEEST

De volgende morgen vertelde Song bij het ontbijt dat de Chota Bach geen gewoon luipaard was, maar dat de geest van een verongelukte bergbeklimmer in hem huisde. Ik zei aan de Sjerpa dat hij zulke dwaze praatjes niet mocht geloven en dat wij het dier zouden achtervolgen en doden om aan gans Tibet te bewijzen dat er geen spoken, geesten, noch demonen bestaan. Toen we drie dagen later het hoger wordend gebergte introkken, stak er een blizzard op. Voor wie niet weet wat dit woord wil zeggen : een blizzard is een plotselinge daling van de temperatuur die meestal gepaard gaat met hevige sneeuwstormen. Dit was ook ditmaal het geval en het kwik daalde tot 40° onder 0 !

Het was bijtend koud en we zagen haast geen hand voor onze ogen. We bereikten eindelijk een ijsgrot waar het wel niet warm was, maar waar we ons toch konden beschutten tegen de storm. Toen de storm geluwd was en de temperatuur weer daalde bemerkten we dat de sneeuw de sporen van de luipaard uitgeveegd had. Plotseling hoorden we heel dichtbij de grijnslach van de Chota Bach. Op een vrij korte afstand stond de sneeuwluipaard en keek ons uitdagend aan. Ik vuurde, het dier viel neer en ik sprong van pure blijdschap een gat in de lucht. We liepen naar het dode dier toe, waar wie op dat ogenblik m'n gezicht zou gezien hebben, had niet geweten of hij moest huilen of lachen. Het dier dat ik neergeknald had was wel een mooi jachttrofee, maar aan z'n zwarte snuit zag ik dadelijk dat het de Chota Bach niet was. Plotseling galmde de lach van de Chota Bach weer door de bergen. Het gebrul kwam van links, neen, van rechts, en van alle kanten... Ik heb de Chota Bach nooit kunnen neerleggen... CHRIS.

ROMANTISCHE SCHEEPVAART

EEN boek van Jean de La Varende dat uit het Frans werd vertaald en bewerkt door F. M. Michiels en uitgegeven is door Elsevier in de pocket-reeks.

Het boek vertelt je de geschiedenis van de scheepvaart en de scheepsbouwkunde, geeft je een heleboel scheepstermen en bovendien fraaie illustraties. Wil je de scheepvaart van A tot Z kennen, dan moet je dat boekje lezen. De historie van de scheepvaart ten tijde van de Republiek der Verenigde Nederlanden, is uitvoerig behandeld.



TON en TINNEKE

WELKOM !



